

RICARDO VALENTE SOUTO DE CASTRO

**MERCOSUL E A NECESSIDADE DE HARMONIZAR
AS LEGISLAÇÕES DE TRÂNSITO**

Dissertação apresentada no Curso de Pós-Graduação em Direito da Universidade Federal de Santa Catarina, como requisito à obtenção do Título de Mestre em Ciências Humanas – Especialidade Direito.

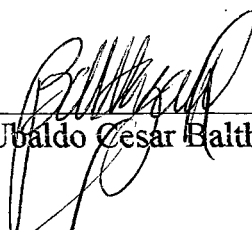
Orientadora: Dr^a Odete Maria de Oliveira

Florianópolis

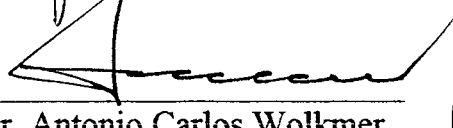
2001

BANCA EXAMINADORA:

Profª Drª Odete Maria de Oliveira
Presidente



Prof. Dr. Ubaldo Cesar Balthazar



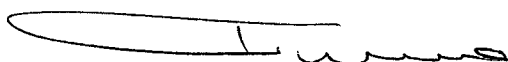
Prof. Dr. Antonio Carlos Wolkmer

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO DE CIÊNCIAS JURÍDICAS
CURSO DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DIREITO

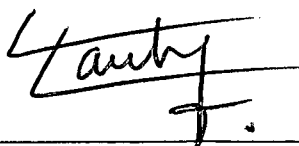
**DISSERTAÇÃO: MERCOSUL E A NECESSIDADE DE HARMONIZAR
AS LEGISLAÇÕES DE TRÂNSITO**

Elaborada por **RICARDO VALENTE SOUTO DE CASTRO**, e aprovada por todos os membros da Banca Examinadora, foi julgada adequada para a obtenção do título de **MESTRE EM DIREITO**.

Florianópolis, março de 2001.



Dr.ª Odete Maria de Oliveira
Professora Orientadora



Dr. Christian G. Caubet
Coordenador do Curso

*Ao meu filho Pedro, esse modesto legado
como incentivo a sua vida acadêmica.*

AGRADECIMENTOS

À Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), Curso de Pós-Graduação em Direito, nas pessoas do atual Coordenador Prof. Dr. Christian G. Caubet e do então Coordenador Prof. Dr. Ubaldo Cesar Balthazar, pela receptividade e consideração, ao corpo docente, extensivos às funcionárias Rosângela Alves e Gilvana Pires Fortkamp.

À Universidade Federal de Mato Grosso (UFMT), pelo incentivo do Curso de Pós-Graduação em Direito.

À Universidade do Vale do Itajaí (UNIVALI), na pessoa do Professor Alceu de Oliveira, pelo apoio recebido.

À Polícia Rodoviária Federal e Polícia Militar de Santa Catarina, nas pessoas de seus Diretores, senhores Pedro Renato Gomes e Ademar Jacinto de Souza, pelo apoio recebido.

À Professora Doutora Odete Maria de Oliveira, paradigma de ser humano, cuja alma reflete o lato sentido da palavra sabedoria. Minha deferência acadêmica e sincera gratidão.

Aos meus pais e irmãos, sem os quais não conseguiria transpor os obstáculos do cotidiano.

Ao meu tio Fernando Souto de Castro, Doutor e poeta, pelo exemplo intelectual.

Aos meus alunos de todas as Instituições, pelo incentivo.

Ao Lic. João Inácio Müller, pela singular colaboração.

RESUMO

A presente dissertação objetiva analisar as legislações de trânsito dos Estados-membros do Mercado Comum do Sul (MERCOSUL) e observar sobre a necessidade de ser procedida as suas harmonizações, ao confronto da futura etapa de mercado comum desse processo de integração e suas denominadas liberdades de livre circulação de pessoas, mercadorias, capitais e estabelecimentos, tendo em vista, sem dúvida, a singular mobilidade que essas circulações irão causar no espaço territorial de constituição desse bloco econômico do Cone Sul.

O primeiro capítulo concentra-se em estudos contextuais e introdutórios sobre o processo de integração do MERCOSUL e os efeitos decorrentes do fenômeno da globalização do mercado mundial, em visão generalizada. Um segundo momento do capítulo, ocupa-se de questões práticas, analisando elementos estatísticos coletados junto aos Relatórios Anuais — anos de 1998-1999-2000 — do DNER e 16º Distrito da Polícia Rodoviária Federal, concernentes a aspectos evidenciados no viés teórico desse estudo.

O segundo capítulo focaliza as legislações de trânsito dos países signatários do Tratado de Assunção. Em análise de cunho comparativo, a pesquisa aborda os seguintes aspectos administrativos: processo de habilitação dos condutores de veículos, normas de segurança de veículos, e o registro de licenciamento de veículos automotores. Os aspectos delituosos não são abordados, apesar de se reconhecer a importância de suas implicações penais.

O terceiro capítulo, por sua vez, apresenta aspectos pertinentes ao instituto de harmonização das legislações, enfocando o exemplo do modelo europeu, concentrando-se nas perspectivas para a harmonização das legislações de trânsito no MERCOSUL, no que se refere aos aspectos administrativos enfocados no segundo capítulo.

RESUMEN

Esta disertación se propone analizar las legislaciones de tránsito de los Estados miembros del Mercado Común del Sur (MERCOSUR). Discurre asimismo sobre la necesidad de proceder hacia la armonía, tomando en consideración la etapa futura del mercado común dentro del proceso de integración, así como la libre circulación de personas, mercancías, capitales y establecimientos. Se tiene igualmente presente la movilidad especial que la susodicha circulación causará en el ámbito territorial del bloque económico del Cono Sur.

El primer capítulo se dedica a los estudios contextuales e introductorios sobre el proceso de integración del MERCOSUR y los efectos derivados del fenómeno de la globalización del mercado mundial, en una visión de conjunto. Una sección del mismo capítulo trata las cuestiones prácticas, analizando datos estadísticos tomados de los Informes Anuales — años de 1998-1999-2000 — dle DNER y del 16° Distrito de la Policía Federal, concernientes a aspectos sobresalientes en la impostación teórica del presente estudio.

El segundo capítulo aborda las legaciones de tránsito de los países signatarios del Tratado de Asunción. En un análisis de cuño comparativo la investigación trata los siguientes aspectos administrativos: proceso de habilitación de los conductores de vehículos, normas de seguridad de vehículos y registro de documentación de vehículos automotores. Los aspectos delictivos no se abordan, a pesar de que se renocoe la importancia de sus implicaciones penales.

El tercer capítulo presenta aspectos relativos al instituto de armonización de las respectivas legislaciones, enfocando el ejemplo del modelo europeo, concentrándose en las perspectivas para la compaginación de las legislaciones de tránsito en el MERCOSUR, en lo referente a los aspectos administrativos tratados en el capítulo segundo.

SUMÁRIO

RESUMO	iv
RESUMEN	v
LISTA DE QUADROS	viii
 INTRODUÇÃO	 1
CAPÍTULO I. O MERCOSUL E A LIVRE CIRCULAÇÃO	5
1.1. Contextualização Inicial	5
1.2. Mercado Comum	8
1.3. A Abrangência da Livre Circulação	14
1.4. A Mobilidade do Fenômeno de Integração e os Acidentes de Trânsito.....	23
1.4.1. Acidentes de Trânsito: Número, Tipos de Veículos Envol- vidos e Principais Causas (1998).....	25
1.4.2. Acidentes de Trânsito: Número, Tipos de Veículos Envol- vidos e Principais Causas (1999)	31
1.4.3. Acidentes de Trânsito: Número, Tipos de Veículos Envol- vidos e Principais Causas (2000)	35
1.4.4. Apreensões de Veículos por Infrações Diversas	40
 CAPÍTULO II - O MERCOSUL E AS LEGISLAÇÕES DE TRÂNSITO DE SEUS ESTADOS-MEMBROS	 45
2.1. Legislação Brasileira	45
2.1.1. Processo de Habilitação de Condutores de Veículos	46
2.1.2. Normas de Segurança dos Veículos	48
2.1.3. Registro e Licenciamento dos Veículos Automotores.....	51
2.2. Legislação Argentina	53
2.2.1. Processo de Habilitação de Condutores de Veículos	53
2.2.2. Normas de Segurança dos Veículos	55

2.2.3. Registro e Licenciamento dos Veículos Automotores.....	57
2.3. Legislação Paraguai 58	58
2.3.1. Processo de Habilitação de Condutores de Veículos	58
2.3.2. Normas de Segurança dos Veículos	60
2.3.3. Registro e Licenciamento dos Veículos Automotores.....	63
2.4 Legislação Uruguai	64
2.4.1. Processo de Habilitação de Condutores de Veículos	64
2.4.2. Normas de Segurança dos Veículos	66
2.4.3. Registro e Licenciamento dos Veículos Automotores	67
2.5 Análise Comparativa das Semelhanças e Diferenças entre as Apon- tadas Legislações	68
2.5.1. Processos de Habilitações de Condução de Veículos	69
2.5.2. Normas de Segurança dos Veículos	72
2.5.3. Registro e Licenciamento dos Veículos Automotores.....	73
 CAPÍTULO III - A NECESSIDADE DE HARMONIZAR AS LEGIS- LAÇÕES DE TRÂNSITO DOS ESTADOS-MEMBROS	76
3.1 O Instituto da Harmonização	76
3.2 Os Modelos Europeu e Cone Sul	81
3.3 O Avanço Atingido pelo Cone Sul.....	88
3.3.1. Tentativas em Nível Geral	88
3.3.2. Tentativas em Nível Específico	93
3.4 Perspectivas à Harmonização das Legislações de Trânsito no MERCOSUL	95
 CONSIDERAÇÕES FINAIS	99
 ANEXO ÚNICO	102
 BIBLIOGRAFIA	104

LISTA DE QUADROS

Quadro 1. Número de Mortos e Feridos nas Principais Rodovias (1998)	26
Quadro 2. Tipos de Veículos Envolvidos em Acidentes na BR-101 (1998) ..	26
Quadro 3. Causas dos Acidentes na BR-101 (1998)	27
Quadro 4. Tipos de Veículos Envolvidos e Causas dos Acidentes das Demais Rodovias (1998)	29
Quadro 5. Número de Mortos e Feridos nas Principais Rodovias (1999)	31
Quadro 6. Tipo de Veículos Envolvios em Acidentes na BR-101 (1999)	31
Quadro 7. Causas dos Acidentes na BR-101 (1999)	32
Quadro 8. Tipos de Veículos Envolvidos e as Principais Causas dos Aci- dentes nas Demais Rodovias (1999).....	33
Quadro 9. Mortos e Feridos nas Principais Rodovias (2000)	36
Quadro 10. Tipo de Veículos Envolvidos em Acidentes na BR-101 (2000) ..	36
Quadro 11. Causas dos Acidentes na BR-101 (2000)	37
Quadro 12. Tipos de Veículos Envolvidos e Causas dos Acidentes nas Demais Rodovias (2000)	38
Quadro 13. Causas de Apreensões de Veículos (1998)	40
Quadro 14. Causas de Apreensão das Carteiras de Habilitações (1998)	41
Quadro 15. Causas de Detenções dos Condutores de Veículos (1998)	41
Quadro 16. Causas de Apreensões dos Veículos (1999)	41
Quadro 17. Causas de Apreensões de Carteiras de Habilitações (1999)	42
Quadro 18. Causas de Detenções dos Condutores de Veículos (1999)	42
Quadro 19. Causas de Apreensões de Veículos (2000)	43
Quadro 20. Causas de Apreensões de Carteira de Habilitações (2000)	44
Quadro 21. Causas de Detenções dos Condutores de Veículos (2000)	44

INTRODUÇÃO

O Mercado Comum do Sul (MERCOSUL) oriundo do Tratado de Assunção firmado em 26 de março de 1991, enquanto bloco emergente de países periféricos, vivencia um momento de balanço institucional para que os seus propósitos de integração sejam efetivamente alcançados.

Para tanto, a grande tarefa no atual estágio integrativo do Cone Sul, consiste na reafirmação dos seus alicerces normativo e decisório voltados para a construção definitiva do viés institucional da intergovernabilidade, a fim, de que seja alcançada em etapa posterior da integração a supranacionalidade.

Nesse sentido, no curso deste trabalho será feita uma análise dos pressupostos que configuram um Mercado Comum, enfatizando o fenômeno da harmonização das legislações dos estados-membros e sua importância para o processo de normatização e institucionalização deste mercado.

Assim, a presente dissertação tem como objetivo primordial realizar um estudo sobre as legislações de trânsito dos Estados-membros do Mercado Comum do Sul (MERCOSUL) e observar sobre a necessidade de ser procedida a harmonização de suas legislações em favor da segurança terrestre de veículos automotores e da mobilidade das pessoas, principalmente no momento em que o processo de integração do Cone Sul adentrar na sua etapa final de mercado comum,

caracterizada pelas chamadas liberdades; liberdade de circulação de mercadorias, pessoas, capitais e estabelecimento.

Para tanto, utiliza-se o método indutivo, perquerindo, por meio de análise histórica, a evolução da integração do Cone Sul a partir da compactuação econômica do Tratado de Assunção de 1991, tendo como países signatários: o Brasil, a Argentina, o Paraguai e o Uruguai. Por intermédio da pesquisa bibliográfica e documental, a pesquisa tenta percorrer seu trajeto teórico e prático.

Com suporte nessas referências, somadas as evidências estatísticas coletadas junto aos Relatórios Anuais, anos de 1998, 1999 e 2000, da Polícia Rodoviária Estadual e a Polícia Militar de Santa Catarina, procura-se demonstrar como se comportaram nesses exercícios, a movimentação do trânsito de veículos automotores entre as fronteiras dos países-membros e suas conseqüências, as quais vêm acarretando profunda preocupação por parte das autoridades internas, sobretudo em virtude de aumento considerável de acidentes automobilísticos, principalmente no Brasil, envolvendo veículos e condutores oriundos da Argentina, Paraguai e Uruguai, o que, por si só, enseja oportuna discussão quanto à necessária e à urgente harmonização das legislações de trânsito dos países envolvidos.

Para desenvolver o objeto proposto, a pesquisa foi dividida em três momentos. O primeiro, apresenta uma abordagem contextual sobre MERCOSUL e a livre circulação de pessoas, ou seja, a evolução progressiva do seu processo de integração ante o fenômeno de globalização da economia mundial.

Com a observação na experiência vivenciada pelo paradigma europeu — União Européia — esse primeiro capítulo ocupa-se também com o atual estágio de integração do Cone Sul e seu avançar ao próximo patamar de um mercado comum, sua amplitude, seus propósitos complexos, e suas dificuldades, ressaltando um conceito genérico de livre circulação de pessoas e mercadorias, enquanto liberdades fundamentais desse processo integracionista.

Nessa linha, enfatiza-se especificamente a livre circulação de pessoas e a mobilidade de trânsito e suas conseqüências. Com suporte em dados estatísticos das Autoridades Rodoviárias, tenta-se demonstrar o grande volume de acidentes, com

mortos e feridos, ademais das irregularidades e descumprimentos às leis nacionais de trânsito, sobretudo, nas rodovias catarinenses e suas linhas fronteiriças com os demais limites dos Estados-membros.

O segundo capítulo da pesquisa aborda, através do método comparativo, as legislações de trânsito dos Estados-membros do MERCOSUL, onde foi priorizado os seguintes aspectos administrativos das referidas legislações: normas do processo de habilitação de condutores de veículos, normas de segurança dos veículos e as normas de registro e de licenciamento dos veículos automotores. Tal método comparativo presta-se para estabelecer os elementos que são constantes e gerais nas análises das diferenças e similitudes entre as legislações nacionais de trânsito das unidades estatais do MERCOSUL.

Revela notar, que não foi objeto da presente pesquisa focalizar questões de infracionais penais de trânsito, apesar da importância que reveste o tema, isto porque fugiria do objetivo proposto por esse estudo.

O terceiro momento, por sua vez, focaliza o instituto de harmonização das legislações sob o ponto de vista teórico e conceitual. Já, com base nesse teor propositivo, o trabalho passa a discutir sobre a necessidade de ser viabilizada junto aos países signatários do Tratado de Assunção, uma urgente aproximação de suas legislações, notadamente de trânsito.

Nesse sentido, o terceiro capítulo, após discorrer sobre a temática da harmonização, realça as tentativas emergentes feitas na busca de harmonizar as normas de trânsito, principalmente, a partir do Protocolo de San Luis, firmado em 1996, na Argentina, através do qual os países signatários propugnaram à harmonização das normas no que tange à responsabilidade civil decorrente de acidentes de trânsito ocorridos nos países integrantes do MERCOSUL.

Por outro lado, ao se abordar as perspectivas e abrangências de uma necessária harmonização das legislações de trânsito, busca-se resgatar a discussão a respeito do próprio aspecto institucional do Mercado Comum do Sul, do seu Tratado de Assunção e do Grupo do Mercado Comum (GMC), o qual, principalmente com a assinatura do Protocolo de Ouro Preto, foi direcionado como

órgão harmonizador das legislações internas dos Estados-membros no âmbito do MERCOSUL.

A elaboração desta pesquisa teve suporte em obras de autores nacionais e ainda de autores do idioma espanhol, cuja tradução de suas obras e utilização de citações no texto dissertativo são de total responsabilidade do presente pesquisador.

Finalmente, objetiva-se com esse trabalho, promover a tentativa de contribuir com mais uma modesta sinalização acadêmica para o sucesso do processo de integração em marcha do MERCOSUL, a fim de que assuma contornos cada vez mais sólidos e abrangentes no trata de sua proposta integracionista do Cone Sul.

CAPÍTULO I

O MERCOSUL E A LIVRE CIRCULAÇÃO

1.1. Contextualização Inicial

O fenômeno da globalização da economia mundial não é, no dizer de IANNI, “um fato acabado, mas um processo em marcha”¹ e de ampla abrangência, atingindo todos os continentes do nosso planeta, conseqüentemente, as nações, sobretudo as periféricas, buscam alternativas a seus efeitos, entre eles, apresentando-se uma singular forma de compactuação regional, a fim de sobreviverem aos ditames econômicos dos países industrializados contundentemente interdependentes, gerando um inexorável efeito de exclusão das economias subdesenvolvidas. Ainda, o citado autor observa: “Em verdade, as economias das nações industrializadas têm-se tornado crescentemente interligadas, por meio do comércio global e dos produtos globais. Mas a globalização deixou bastante à parte duas imensas regiões do globo, compreendendo mais de 60 países, com cerca de 20% da população mundial uma respeitável parcela dos seus recursos naturais: África e América Latina (...)”².

É neste contexto, que as economias do Terceiro Mundo vêm promovendo a

¹ IANNI, Octavio. *A sociedade global*, p. 24.

² Idem, *ibidem*.

emergência de blocos econômicos regionais.

Especificamente na América do Sul, observa-se um acelerado processo de desterritorialização, o qual, pressupõe um alargamento das identidades nacionais junto às nações circunvizinhas. Tal fato evidencia, segundo SANTOS, “(...) o segundo traço da globalização da economia: a primazia total das empresas multinacionais, enquanto agentes do mercado global”³. Acompanhando-se o expansionismo das empresas transnacionais, observa-se uma revolução tecnológica sem precedentes e totalmente incompatível com a percepção tacanha de Estados-nacionais, geralmente ineficazes em gestão macroeconômica, e, por consequência, carecedores da capacidade de gerenciamento tecnológico das multinacionais. Nesse sentido, SANTOS ainda enfatiza outros traços importantes da globalização da economia como: “a erosão da eficácia do Estado na gestão macroeconômica. A transnacionalização da economia significa, entre outras coisas, precisamente tal erosão e não seria possível sem ela. A desregulação dos mercados financeiros e a revolução das comunicações reduziram a muito pouco o privilégio que até há pouco o Estado detinha sobre dois aspectos da vida nacional — a moeda e a comunicação — considerados atributos da soberania nacional e vistos como peças estratégicas da segurança nacional (...)”⁴.

Para esse oautor, também “outro traço da globalização da economia fortemente vinculado à proeminência das multinacionais é o avanço tecnológico das últimas décadas quer na agricultura com a biotecnologia, quer na indústria com a robótica, a automação e também a biotecnologia”⁵.

Ao focalizar as características das empresas multinacionais, OLIVEIRA, por sua vez, enfatiza que são essas empresas os principais atores do processo industrial europeu. “Cada vez mais numerosas, de significativo poder e complexidade, integradas por grupos empresariais, de limites difusos e que, concomitantemente, operam em diversos países, encontram na União Européia um dos espaços mais

³ SANTOS, Boaventura de Souza. *Pela mão de Alice*, p. 290.

⁴ Idem, *ibidem*.

⁵ Idem, *ibidem*.

adequados”⁶.

Considerando o atual e irrefutável cenário da globalização, qualquer iniciativa de integração entre os países periféricos torna-se um imperativo para a sobrevivência dessas nações, que já prenunciam um colapso total de suas economias. Neste contexto, os países que hoje buscam a construção do Mercado Comum do Sul (MERCOSUL), sinalizam uma postura não de confrontação, mas de flagrante correlação de forças ante aos blocos regionais hegemônicos dos países centrais, globalizantes, nos discursos e criminalmente protecionistas no trato comercial. Tal correlação de forças implica, contudo, numa redefinição do conceito de soberania. Segundo OLIVEIRA, várias circunstâncias, dentre elas a globalização, vêm provocando uma alteração ao conceito clássico de soberania enquanto poder absoluto do Estado-nação. Para a autora: “A polêmica em torno de tão complexo problema apresenta-se relativizada, dividindo a doutrina entre adeptos da corrente da soberania única e decorrente da divisibilidade da soberania. (...) teoria da divisibilidade apresenta-se mais adequada à realidade comunitária, por entender que o Estado-membro continua a exercer sua competência soberana, tanto de seu poder coercitivo e execução interna como de seu poder externo de manifestação”⁷.

O Tratado de Assunção, firmado em 26 de março de 1991, alerta para o fato de que o modelo escolhido de integração para o MERCOSUL, consiste na busca de um mercado comum, com as anteriores etapas caracterizadas. Segundo ALMEIDA: “O MERCOSUL visa, como se sabe, à unificação dos mercados da Argentina, do Brasil, do Paraguai e do Uruguai, ou seja, à constituição de um território econômico comum no cone sul latino-americano. (...) pretende ser, antes de mais nada, uma zona de livre-comércio, que é a primeira etapa das diferentes formas de integração entre dois ou mais países. Essa zona de livre-comércio deverá ser complementada pelo estabelecimento de uma política comercial conjunta dos países-membros em relação a terceiros países, o que implica na definição de uma tarefa externa comum, conformando o que se denomina correntemente união aduaneira. Essa união aduaneira deve ser a conformação básica do MERCOSUL em 1995, quando terá

⁶ OLIVEIRA, Odete Maria de. *União Européia: processos de integração e mutação*, p.271.

⁷ Idem, p.64-65.

início, verdadeiramente, a construção do mercado comum”⁸.

A caracterização do MERCOSUL como um futuro mercado comum, algo que começou a tornar-se flagrante de 1995 até os dias atuais, fazendo com que, indubitavelmente, seja considerado “(...) um dos mais importantes blocos econômicos no mundo contemporâneo”⁹. De tal caracterização afloram as reais intenções dos países-membros do Mercado Comum do Sul que, desde a assinatura do Tratado de Assunção buscam dar ao processo de integração uma conotação bem mais abrangente do que uma aliança calcada exclusivamente no livre câmbio das relações comerciais. Aliás, outro não poderia ser a dimensão do MERCOSUL, o qual visa, precipuamente, fazer frente ao expansionismo protecionista dos Estados hegemônicos desenvolvidos.

1.2. Mercado Comum

Assim como o fenômeno associativo das Comunidades Econômicas Européias, que culminaram na hodierna União Européia, declarada como tal pelo Tratado de MAASTRICHT de 1992, o processo integrativo que objetiva o Mercado Comum do Sul de 1991, com suas demandas de zona de livre comércio, essencialmente marcadas pela livre circulação de mercadorias sem nenhum tipo de entrave, tendo formalmente adentrado na próxima etapa de união aduaneira, dirige-se rumo à consecução de um mercado verdadeiramente comum.

O MERCOSUL espelha-se pois, em parte, no modelo de integração da União Européia, o qual lapidou a perspectiva meramente comercial e aduaneira da então Comunidade Econômica Européia (CEE) que, consolidando os termos traçados pelo Tratado de Roma, ampliou os objetivos do que viria a ser de fato um mercado comum para, num momento posterior, optar pelo desenho de um mercado único interior, através do Tratado do Ato Único de 1986. Embora o Tratado de Roma de 1957, ao instituir a Comunidade Econômica Européia “(...) não indique claramente,

⁸ ALMEIDA, Paulo Roberto de. **O MERCOSUL no contexto regional e internacional**, p. 13.

⁹ Idem, p. 14.

nem faz qualquer descrição do que deve ser entendido por mercado comum”¹⁰, as postulações e disposições da segunda parte do tratado, que estampam os fundamentos da Comunidade, realçam diretrizes eminentes de um mercado comum. MATHIJSEN ensina: “Mercado Comum é constituído pela chamada liberdade fundamental, ou seja, a livre circulação de mercadorias dentro da comunidade, a livre circulação de trabalhadores de um para outro Estado Membro, a liberdade de estabelecimento, a livre prestação de serviços na comunidade e a liberdade de movimento de capitais e pagamentos”¹¹.

Nesse sentido, o Tratado de Assunção, já a partir de seus objetivos pactuados, também sinaliza a construção entre seus Estados-membros, de uma relação integrativa calcada nas liberdades mencionadas acima. Segundo ALMEIDA, os objetivos do Tratado de Assunção são:

- a) A inserção competitiva dos quatro países num mundo caracterizado pela consolidação de blocos regionais de comércio, no qual a capacitação tecnológica é cada vez mais importante para o progresso econômico e social.
- b) A viabilização de economia de escala, permitindo a cada um dos países-membros ganhos de produtividade.
- c) A ampliação das correntes de comércio e de investimento com o resto do mundo, bem como a promoção da abertura econômica regional, favorecendo o objetivo último da integração latino-americana¹².

Tais objetivos serão atingidos (implementados) com programas de liberalização comercial, redução de tarifas, políticas macroeconômicas coordenadas, tarifa externa comum e o incremento de acordos setoriais.

É bem verdade, que é de senso comum entre os doutrinadores, que a plenitude de um mercado comum pretendida pelo Tratado de Assunção vem enfrentando óbices de toda ordem desde 1995, quando o MERCOSUL assumiu o caráter irreversível de bloco econômico frente a comunidade econômica

¹⁰ MATHIJSEN, P. S. F. R. *Introdução ao direito comunitário*, p. 206.

¹¹ *Idem*, p.207.

¹² ALMEIDA, Paulo Roberto de. *Op.cit.*, p. 81.

internacional dirigida pelos países ricos. As vicissitudes, já esperadas, advieram do inevitável contraste entre os propósitos de diástole econômica de seus Estados-membros, com a pauperização e dependência econômica-tecnológica de suas respectivas economias, mais do que nunca vulneráveis às investidas protecionistas dos Estados Unidos entre os demais Estados do centro.

O obstáculo maior para a afirmação do MERCOSUL, enquanto mercado comum, tem sido a dificuldade para a fixação de uma estrutura tarifária comum entre seus Estados-membros, e sobretudo, como patamar na negociação comercial em relação a terceiros Estados, isto porque, os países centrais, no resguardo de suas balanças comerciais, imprimem barreiras protecionistas distintas em relação ao países-membros do MERCOSUL, inviabilizando assim, não só a tarifa externa comum, mas também os acordos setoriais, fundamentais na edificação do mercado comum, ou seja, a consecução de uma zona de livre comércio na América do Sul, como desiderato da liberação comercial, é de certa forma “deglutível” para os países ricos. Já a conjectura de um modelo integrativo nos moldes da União Européia, torna-se “indigesto” para as nações imperialistas, notadamente os Estados Unidos, os quais temem a perda de parte do mercado sul-americano.

Dessas dificuldades afloram dúvidas e preocupações. Discute-se a respeito da irreversibilidade ou não do Mercado Econômico do Sul. ALMEIDA contundentemente conclui: “A consecução de uma zona de livre comércio na região não parece colocar obstáculo intransponíveis aos países-membros, a despeito mesmo de dificuldades localizadas envolvendo unidades pouco eficientes num ou noutro setor. Esse objetivo pode e deve ser atingido inclusive graças ao caráter automático do programa de liberação comercial”¹³.

Continua observando o autor: “a constituição de um mercado comum entretanto, que passa pelo estabelecimento de uma união aduaneira, não apresenta o mesmo grau de irreversibilidade. Ele implica, como se sabe, a fixação de uma estrutura tarifária comum, susceptível de cobrir todo o comércio dos países-membros com terceiros países”¹⁴.

¹³ Idem, p.86.

¹⁴ Idem, ibidem.

Observa-se em ALMEIDA, uma preocupação quanto à viabilidade de um mercado comum para o Cone Sul, não propriamente em virtude das investidas externas dos países protecionistas; mas, considerando a necessidade de ajustes internos nos países do MERCOSUL, sobretudo de natureza fiscal e tributária. De fato, a fixação de uma estrutura tarifária comum, requer dos países que assinaram o Tratado de Assunção, uma readequação de suas tarifas internas e externas, e que exigem reformas fiscais e tributárias profundas. Considerando que as mazelas orçamentárias e o déficit público são comuns entre Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai, a transposição dos obstáculos para a construção de um mercado comum no Cone Sul, exigem esforços de higienização e enxugamento das economias envolvidas na integração. Indiscutivelmente, em especial, Brasil e Argentina, vêm dispendendo esforços visíveis no sentido de promoverem reformas estruturais em suas economias, visando um imperioso ajuste fiscal para um eficiente combate aos seus respectivos orçamentos deficitários.

Por outro lado, efetivamente, o processo de integração, na Europa, caracterizou-se por uma relativa facilidade na construção da união aduaneira entre seus Estados-membros, algo diverso do que vem ocorrendo no MERCOSUL, onde, ainda, esse processo de integração não apresenta uma pauta aduaneira comum ensejadora de abranger a totalidade do comércio de mercadorias. Contrariamente a União Européia, o MERCOSUL ainda depara-se com barreiras comerciais entre seus próprios Estados-membros. De acordo com MATHIJSEN, com o Tratado CEE, todos os direitos aduaneiros existentes foram eliminados, propiciando assim a Pauta Aduaneira Comum (PAC), imprescindível para qualquer mercado comum. O mesmo autor enfatiza: “Embora uma união aduaneira propriamente dita se limite à abolição das barreiras alfandegárias no seu interior e a criação de uma pauta exterior comum, a liberação do comércio entre os Estados Membros poderia ser prejudicada se fosse possível limitar, de qualquer modo, a quantidade de produtos que atravessam as fronteiras entre Estados. Por isso, o Tratado CEE estabeleceu a eliminação de “restrições quantitativas à importação, bem como todas as medidas de efeito

equivalente”¹⁵.

Aliás, como adiante será abordado, fatores como proibições de restrições quantitativas à importação e à pauta aduaneira comum, são vitais para a livre circulação de mercadorias dentro da Comunidade. No contexto do Mercado Comum do Sul, contraditoriamente, observa-se, entre seus Estados-membros, um firme propósito de assegurar a liberdade no comércio intra-comunitário, porém com visíveis restrições a produtos importados, inibindo, por conseguinte, a circulação de mercadorias. Obviamente, qualquer paralelo entre a União Européia e o MERCOSUL requer a observância de que na Europa, a união aduaneira que assegurou seu inicial mercado comum, foi ele construído progressivamente em um largo período de 1958 a 1993¹⁶, a fim de açambarcar todos os seus Estados-membros. O MERCOSUL contudo, obrigatoriamente, terá que superar suas barreiras comerciais internas, agilizar sua união aduaneira, para enfim adentrar na etapa final de mercado comum, em um prazo bem menor do que a integração européia, não só pelo seu reduzido número de Estados-membros (em relação à Europa), mas, principalmente, por uma questão de sobrevivência econômica. Nunca é demais enfatizar, que a força motriz da União Européia foi a busca comum para o expansionismo protecionista europeu; ao contrário da união do Cone Sul, cuja força motriz consiste na busca comum de defesas para as economias de seus países integrantes contra o protecionismo não só europeu, mas sobretudo norte-americano.

A sobrevivência econômica dos países signatários do Tratado de Assunção, depende e dependerá da irreversibilidade do projeto de integração, como também da dimensão social dessa integração. O MERCOSUL não pode fortalecer as grandes empresas multinacionais em detrimento das pequenas e médias indústrias de seus países-membros. Em que pese o fortalecimento das corporações transnacionais através do fenômeno da globalização, o MERCOSUL só vingará, caso sirva de real sustentáculo para o desenvolvimento econômico de seus Estados-membros, o que consiste na observância da miserabilidade de seus povos e na pauperização de suas economias. Preambularmente, o Tratado consigna que a ampliação das atuais

¹⁵ MATHIJSEN, P. S. F. R. Op.cit., p. 209-211.

¹⁶ Idem, p. 209.

dimensões de seus mercados nacionais, através da integração, constitui condição fundamental para acelerar seus processos de desenvolvimento econômico com justiça social. Convencidos da necessidade de promover o desenvolvimento científico e tecnológico dos Estados Partes e de modernizar suas economias para ampliar a oferta e a qualidade dos bens de serviço disponíveis, a fim de melhorar as condições de vida de seus habitantes.

Ditos propósitos, a serem atingidos pelo MERCOSUL, exigem esforços contínuos de harmonização das políticas nacionais dos Estados-membros, os quais apresentam um mesmo quadro de subdesenvolvimento, em que pesem suas divergências. No dizer de ALMEIDA: “É certo, por exemplo, que as estruturas fiscais, os custos energéticos ou as políticas nacionais de estímulo às atividades industriais e agropecuárias, por exemplo, ainda divergem muito em cada um dos países-membros, mas a sua harmonização substantiva constitui precisamente uma das principais tarefas a que estão voltados alguns dos grupos técnicos de trabalho subordinados ao Grupo Mercado Comum”¹⁷. O trabalho nesse âmbito vem sendo conduzido de forma séria e da maneira transparente para a sociedade e para os setores econômicos envolvidos na reestruturação integracionista.

A perspectiva de um mercado verdadeiramente comum no cone sul exige, em face da situação econômica de seus países-membros, políticas comuns bem mais abrangentes do que o modelo de integração européia. As demandas sócio-econômicas dos signatários do MERCOSUL são infinitamente mais contundentes e emergentes em relação aos países europeus. Sobretudo, no trato das legislações vigentes, o mercado comum sul-americano carece de um processo de harmonização célere e audacioso, sob pena de se solapar os alicerces da integração. Notadamente, os fatores da livre circulação de mercadorias e de pessoas, enquanto fundamentais às chamadas liberdades fundamentais — sustentáculos do mercado comum — requerem uma abordagem mais valorativa, menos burocrática por parte dos Estados integrantes do MERCOSUL, onde a harmonização deve ser a tônica principal. Esta harmonização deverá cingir-se na busca incessante de um direito comum, não

¹⁷ ALMEIDA, Paulo Roberto de. Op.cit., p. 112.

unificado; porém harmonioso entre si. De acordo com PABST, antes dos processos integrativos de hoje, havia a aspiração à uniformização do direito, em face da facilidade que tal procedimento proporcionaria às sociedades humanas. Enfatiza esse autor: “Pela mera adoção uniforme de princípios gerais ou de pontos essenciais de determinada relação jurídica, sendo o caminho da harmonização mais adequado para atingir a uniformidade, ainda que parcial, suas, sem dúvida, no seu aspecto fundamental”¹⁸.

Embora o MERCOSUL ainda não apresente uma estrutura orgânica compatível com um direito supranacional, a tendência é o direcionamento das diretrizes concernentes à “liberdade fundamental”, no sentido da viabilização premente de um direito comum entre seus Estados-membros, tanto no tocante à livre circulação de mercadorias e de pessoas quanto à liberdade de estabelecimento e a de prestação de serviços e liberdade de capitais. À respeito do atual estágio do MERCOSUL, DEL’OMO enfatiza que “Os desafios de seus problemas e dificuldades são enormes. Suas superações vem sendo buscada e a cada dia se evidencia mais próxima. Sente-se, no desenho do MERCOSUL, um clima de obstinado desejo integração dos povos da América Latina, seguindo o exemplo invocado da União Européia (...)”¹⁹.

1.3. A Abrangência da Livre Circulação

Como já evidenciado, a contundência do processo integrativo na construção de um mercado comum pressupõe a plenitude das chamadas liberdades fundamentais. No dizer de CARVALHO: “Para se atingir o estágio mais perto da perfeição não é necessário apenas que as trocas comerciais — subtendendo-se aqui, as mercadorias — sejam liberalizadas, mas exige-se também a liberalização dos movimentos de capital e da circulação de trabalhadores — factores de produção —

¹⁸ PABST, Haroldo. **MERCOSUL: direito de integração**, p. 20.

¹⁹ DEL’OMO, Florisval de Souza. **O MERCOSUL e a nacionalidade: estudo à Luz do Direito Internacional**, p. 73.

bem assim como garantir que os profissionais liberais e as empresas possam estabelecer-se noutros países, prestando aí os seus serviços”²⁰. O mesmo autor enfatiza a “concorrência saudável assim estabelecida, o cidadão comum terá tudo a ganhar e, desta forma, o Estado pode otimizar os seus recursos e elevar o seu Produto Nacional, conduzindo, muitas vezes, a um maior equilíbrio da Balança de Planejamentos”²¹.

Observa-se que, o desenvolvimento do mercado comum e a plena integração econômica deve objetivar um aumento do Produto Nacional, promovendo uma substancial melhoria nos níveis de vida das populações dos Estado-partes. O espelho europeu, evidencia que a legitimidade da integração emerge da total liberdade de trocas de mercadorias e culmina na transnacionalização das demandas societárias, algo inevitável com a circulação de pessoas.

Ainda, conforme CARVALHO, “(...) quando as características da união aduaneira for adicionada à livre circulação dos fatores de proteção, nomeadamente trabalho e capital, entra-se no estágio da integração econômica, conhecido por Mercado Comum”²².

Embora a transposição da etapa meramente de trocas comerciais para ulterior adicionamento dos fatores trabalho-capital, seja lenta e gradual, especificamente na integração do Cone Sul, observa-se um aceleração bem mais contundente em relação ao modelo europeu, na edificação de todas as liberdades fundamentais. Isto porque, no caso do MERCOSUL, sobretudo após 1995, há uma preocupação muito grande, nos meios institucionais e acadêmicos, quanto à percepção de que a livre circulação, em seu *lato* sentido, sinalize e venha adquirir uma conotação cada vez mais social e voltada ao fator humano.

Ora, qualquer percepção social do MERCOSUL exige um acelerado processo de efetivação das etapas constitutivas de um mercado comum, a saber:

- a) O fim das barreiras aduaneiras e das restrições ao intercâmbio comercial.
- b) Liberalização do comércio com o estabelecimento de tarifa externa

²⁰ CARVALHO, Isabel Maria T. **Circular livremente na Europa**, p. 71.

²¹ Idem, *ibidem*.

²² Idem, p. 59.

comum.

c) A livre circulação de pessoas, serviços, bens, mercadorias e capitais.

Ao contrário do fenômeno de integração do Continente europeu, onde as citadas etapas foram paulatinamente construídas, sendo que a terceira — livre circulação — só foi objetivada após o exaurimento das duas etapas antecedentes, a integração sul-americana requer uma imperiosa simbiose das três etapas elencadas, considerando as demandas de desenvolvimento social de seus Estados-membros, infinitamente, mais emergentes que a realidade dos países europeus.

Efetivamente, a livre circulação de mercadorias constitui-se no elemento essencial para o impulsionamento das outras formas de liberdade (movimentação de pessoas, de serviços, capitais etc.). A existência de um território aduaneiro comum, como consequência de uma tarifa aduaneira comum, enseja um livre circular de bens e serviços imprescindíveis à transição integrativa, resguardando, claro, as iniciativas econômicas de cada Estado-membro.

Um dos aspectos nevrálgicos da integração situa-se no âmbito da livre circulação de pessoas entre os Estados-partes. Espelhando-se na União Européia, distingue-se os trabalhadores assalariados das pessoas que exercem atividades por conta de outrem e trabalhadores independentes. Segundo MATHIJSEN, a livre circulação de trabalhadores baseia-se no princípio da não-discriminação em razão da nacionalidade, enquanto que a liberdade dos nacionais dos Estados-membros de se deslocarem no interior da Comunidade é, por via de regra, garantida pelo direito de estabelecimento e pela livre prestação de serviços²³. A preocupação maior para os signatários do Tratado de Roma foi e tem sido as condições discriminatórias de emprego e trabalho relativamente aos estrangeiros, sobretudo hoje, em que a Europa enfrenta profunda crise de desemprego, aflorando movimentos radicais de xenofobia, o que pode comprometer as diretrizes da sua união. Tal preocupação, obviamente se faz presente na atual emergência da livre circulação de pessoas no MERCOSUL, o qual deve buscar soluções semelhantes às encontradas pela União Européia que estabeleceu os seguintes parâmetros:²⁴

²³ MATHIJSEN, P.S.F.R. Op.cit., p.239.

²⁴ Artigo 48, n. 3, do Tratado de Roma de 1957.

- a) A livre circulação de trabalhadores abrange a possibilidade de concorrer a qualquer emprego, em igualdade de circunstâncias, com o trabalhador do Estado-membro em causa.
- b) A livre circulação de trabalhadores permite o deslocamento sem qualquer tipo de obstáculo no território composto pelo conjunto dos Estados-membros.
- c) A livre circulação confere o direito de residir no Estado-membro, onde exerce o seu trabalho, obedecendo às disposições legislativas e administrativas, que regem o emprego para os trabalhadores nacionais desse Estado.
- d) A livre circulação abrange a possibilidade de continuar a residir num Estado-membro que não o da sua origem, pelo fato de aí ter exercido a sua atividade profissional.

A integração do Cone Sul, ao adentrar na sua etapa de mercado comum deverá optar pelo livre acesso ao emprego e ao direito a qualquer atividade assalariada por parte dos nacionais de um Estado-membro em relação ao outro. A livre circulação de trabalhadores é um processo irreversível para a construção de qualquer mercado comum, esse sim, um dos propósitos do referido Tratado em seu artigo 1º.

O apelo à eliminação de qualquer postura discriminatória, como prenunciado pelo MERCOSUL, deverá obedecer a parâmetros rígidos quanto à observância dos fatores humanos. Ensina CARVALHO: “Quando se fala em factores de produção há, logicamente, um que se salienta: o factor humano, vale dizer, o trabalho. Na verdade, para transformar as matérias-primas em produtos finais prontos a serem consumidos é necessário não só a intervenção de máquinas, de instrumentos específicos, mas sobretudo a intervenção do homem”²⁵. Sem dúvida que o ser humano deve ser o princípio e o fim da existência de toda a atividade econômica; e o desenvolvimento desta deve determinar o desenvolvimento da sociedade e do próprio homem.

²⁵ CARVALHO, Isabel Maria T. Op.cit., p.107.

Se os fatores humanos deve ser uma das fortes tônicas de qualquer processo de integração, outro aspecto de suma relevância deve ser abordado pelo MERCOSUL, como foi pela União Européia, qual seja, a questão previdenciária. O Tratado da CEE procurou assegurar direitos a fim de que a livre circulação de trabalhadores não implicasse em perdas de garantias inerentes à segurança social. O Tratado previu a adoção do seguinte sistema:

- a) A totalidade dos períodos tomados em consideração pelas diversas legislações nacionais dos países em que o beneficiário tenha trabalhado, serão somados para o cálculo do montante das prestações.
- b) Estas prestações serão pagas aos beneficiários no território do Estado-membro onde residam.²⁶

Estas disposições foram ampliadas por inúmeros regulamentos, tendo por objetivo assegurar que os regimes de segurança social aplicáveis aos trabalhadores, seriam postos em execução, em cada Estado-membro, de acordo com critérios comunitários. Ampliando a dimensão desse critério, em julho de 1982, as regras concernentes à segurança social foram ampliadas para os trabalhadores independentes, facilitando o direito de estabelecimento e de livre prestação de serviços.

No que se refere aos trabalhadores não assalariados ou independentes, o processo integrativo europeu estabeleceu parâmetros abalizados no tocante à livre circulação. Notadamente nos dias atuais, em que a globalização econômica produz uma crescente escassez de oferta de trabalho, os chamados prestadores de serviços se multiplicam e cumprem um papel cada vez mais relevante para a expansão econômica. No Continente europeu observa-se um acelerado e irremediável movimento de pessoas, em especial profissionais liberais, que buscam condições de trabalho em países vizinhos. Conseqüentemente, qualquer pauta integrativa requer uma especial atenção ao “direito de estabelecimento” e “serviços”, termos e classificações estampados no Tratado que originou a União Européia²⁷.

A liberdade de estabelecimento consiste no direito da pessoa física ter acesso

²⁶ Artigo 51, do Tratado da CEE.

²⁷ Artigos 52 a 66, do Tratado da CEE.

e poder exercitar atividades econômicas independentes (não assalariadas) em outro país. Já a prestação de serviços refere-se a um direito atribuído aos nacionais de um Estado-membro, que se encontram trabalhando em outro Estado onde reside o beneficiário de seus serviços. Há, conforme entendimento de MATHIJSEN, uma similitude entre as duas situações: “(...) da mesma forma que em relação à livre circulação de trabalhadores, o Tratado (CEE) apenas dispõe que os cidadãos de um Estado Membro, estabelecidos noutro Estado Membro a fim de aí prosseguirem actividades económicas ou para prestarem serviços nesse Estado devem ser tratados como nacionais desse Estado Membro”²⁸.

Mais uma vez, observa-se a preocupação dos signatários do Tratado Comunitário, com relação à eliminação de quaisquer iniciativas discriminizadoras e outras restrições, observadas, é claro, as peculiaridades de cada profissão. Os profissionais liberais, por exemplo, para que possam exercer suas atividades em outros países (integrantes da União), necessitam de uma convalidação de seus registros, títulos e diplomas, por parte do Estado sobre o qual recai sua atividade laborativa.

Ainda em observância a CEE, o aspecto fundamental para qualquer processo integrativo, é o fato de que a liberdade ao direito de estabelecimento também se estenda às pessoas jurídicas, desde que em consonância com a legislação de um Estado-membro, e que tenham sede social no interior da Comunidade. Portanto, a liberdade de estabelecimento possibilita, sem qualquer restrição, o pleno funcionamento das sociedades mercantis sem discriminação de nacionalidade.

Em face da semelhança entre os institutos e, como a liberdade de estabelecimento é condicionante para a liberdade de prestação de serviços, vários dispositivos constantes do Tratado da CEE, referentes à liberdade de estabelecimento, aplicam-se também aos serviços, isto porque a prestação de serviços beneficia “os cidadãos dos Estados-membros estabelecidos num Estado da Comunidade que não o do destinatário da prestação”²⁹. Assim, anota MATHIJSEN,

²⁸ MATHIJSEN, P.S.F.R. Op.cit., p.238. Ver para o assunto da livre circulação de pessoas: JAEGER JR., Augusto. **MERCOSUL e a livre circulação de pessoas**. São Paulo: LTr, 2000.

²⁹ Artigo 59, do Tratado da CEE.

quanto à prestação de serviços: “Este direito consiste na possibilidade de exercer temporariamente actividades no Estado onde a prestação é realizada nas mesmas condições que esse Estado impõe aos seus nacionais. O direito de prestação de serviços implica também a liberdade de acesso ao território de outro Estado membro por parte do beneficiário dos serviços sem que essa liberdade possa ser restringida por outras limitações impostas, por exemplo, à transferência de pagamentos”³⁰.

O Tratado da CEE evidencia exceções à liberdade de estabelecimento e serviços. As restrições se aplicam às atividades relacionadas com o setor público. Os Estados-membros podem dispor de leis e normas regulamentares e administrativas que prevejam regimes especiais para os estrangeiros, em virtude de ordem, interna segurança e saúde pública. Assim mesmo, tais exceções devem ser justificadas no âmbito da Comunidade, parâmetros também aplicados aos prestadores de serviços. O artigo 48, nº 3, do Tratado de Roma, enfatiza que a livre circulação de trabalhadores (assalariado ou não) não podem ser entendidos senão “(...) sob reserva das limitações justificadas por razões de ordem pública, de segurança pública e de saúde pública”. No dizer de CARVALHO: “Ordem pública, aqui entendida em sentido lato, constitui uma cláusula de salvaguarda da soberania”³¹.

Há, portanto, nessas exceções, uma reafirmação de que a integração não pode e não tem a condição de solapar a soberania dos Estados-membros; o que não inviabiliza harmonizações legislativas entre os Estados-membros no trato da coisa pública. Aliás, releva notar que nenhuma integração econômica, onde possibilita-se a livre circulação de bens e pessoas particulares, pode ou deve se sobrepor aos interesses públicos, os quais, ao menos teoricamente, exteriorizam os anseios das populações dos Estados-membros.

Como consequência da livre circulação de pessoas, outra liberdade é enfocada pelo Tratado de Roma: a livre circulação de capitais, e conseqüentemente, a livre circulação de pagamentos. No tocante a essa liberdade, há na União Européia uma preocupação no sentido de minimizar ao máximo as

³⁰ MATHIJSEN, P.S.F.R. Op.cit., p. 247.

³¹ CARVALHO, Isabel Maria T. Op.cit., p. 238.

restrições ao movimento de capitais pertencentes às pessoas residentes nos Estados-membros, como qualquer forma de discriminação quanto à nacionalidade, residência, e local de investimento. Porém, a supressão das referidas restrições, progressivamente, buscada, “(...) depende de uma avaliação das necessidades do Mercado Comum, e das vantagens e dos riscos que a liberação poderá acarretar (...) na medida em que for necessário ao bom funcionamento do Mercado Comum”³². Em havendo perturbações no mercado de capitais de um Estado-membro, medidas protecionistas surgem automaticamente, com o beneplácito da própria Comunidade.

A livre circulação de pagamentos permite que um devedor estabelecido num Estado-membro, pague ao credor de outro Estado-membro, desde que autorizado pela Comunidade e, cujo pagamento, esteja relacionado com a circulação de mercadorias, serviços ou capitais. Ou seja, há uma conexão da liberdade de pagamentos em relação às outras liberdades básicas, inclusive à livre circulação de pessoas e o direito de estabelecimento. Como ensina MATHIJSEN: “De facto, as outras liberdades não teriam significado se os resultados financeiros dessas transações não pudessem ser ‘repatriados’. Daí que a liberdade de efectuar pagamento a partir de um Estado Membro no Estado Membro onde reside o credor ou beneficiário, em moeda corrente deste último Estado, tenha também efeitos diretos, isto é, confira aos nacionais dos Estados Membros direitos que devem ser tutelados pelos tribunais nacionais”³³.

A União Européia conseguiu, paulatinamente, abolir as disposições nacionais em matéria de divisas estrangeiras. O pagamento de mercadorias, serviços e capitais fluem a contento dos Estados-partes. Indiscutivelmente, um exemplo para todas as iniciativas de integração no mundo globalizado, em especial para o Tratado de Assunção.

Evidentemente que o MERCOSUL ainda “engatinha” para atingir o “veio” integrativo alcançado pela União Européia. Ainda vivenciamos, no Cone Sul, o prenúncio de uma união aduaneira com todas as suas sistematizações (Tarifa Externa Comum), cuja união, mesclada a todas as liberdades fundamentais

³² MATHIJSEN, P.S.F.R. Op.cit., p.250.

³³ Idem, p. 253.

aplicadas, atingirá o *status* de mercado comum em toda sua amplitude, quando conseguir exaurir as etapas anteriores de zona de livre comércio e de união aduaneira. Como já abordado anteriormente, as etapas necessárias para a plenitude do processo integrativo, dependente, no caso do MERCOSUL, da vontade política de seus Estados-membros em consolidá-las, principalmente em face de seu modelo intergovernamental e sua característica de consenso, vale dizer, de disposições por voto de unanimidade.

Apesar do Mercado Comum do Sul ainda estar longe de atingir as chamadas “liberdades fundamentais”, definidoras de sua última etapa de processo de integração, ou seja, de mercado comum, apresenta, no seu espaço integrativo, uma singular vocação à circulação de pessoas. Trabalhadores assalariados e independentes, sobretudo profissionais liberais, e, ainda sociedades mercantis já ultrapassaram as fronteiras circunvizinhas, estabelecendo um contundente intercâmbio sócio-econômico e humano, embora ainda não institucionalizado pelo Tratado integrativo, mas irremediavelmente fático. A crise econômica que vem sofrendo a América do Sul, sempre em meio a sucessivas instabilidades monetárias e políticas recessivas, sobretudo durante toda década de noventa, tem contribuído para uma expansão de negócios e mão-de-obra entre Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai. Principalmente entre os dois primeiros países, observa-se uma busca incessante de superação de conflitos setoriais, a fim de que as suas respectivas empresas, como de seus trabalhadores (autônomos e assalariados) possam circular livremente com o mínimo possível de restrições e protecionismo. Trata-se de uma questão de sobrevivência econômica para esses países, os quais não podem aguardar a conclusão de todas as etapas integrativas que, progressivamente, vão se consolidando no processo do Cone Sul.

Apesar de sua “infância”, o Mercado Comum do Sul já esboça os prenúncios dos primeiros passos para a construção de um “Direito da Integração”, isto porque, inúmeros problemas relativos à circulação de pessoas, mercadorias, serviços e capitais afloram natural e espontaneamente no âmbito do MERCOSUL. A incidência de estabelecimentos comerciais e de pessoas entre os Estados-membros

tem sido grande em decorrência das políticas de incentivos fiscais e ofertas diversas, principalmente para os prestadores de serviços. Os governos dos países do MERCOSUL já sinalizam trabalhos voltados para a harmonização da legislações de seus países, a fim de serem facilitados o livre trânsito das pessoas físicas e jurídicas no âmbito da “nascente” Comunidade. Aliás, tal harmonização está referenciada por um compromisso, conforme artigo 1º, do Tratado de Assunção, o qual preceitua que o mercado implica “(...) O compromisso dos Estados-Partes de harmonizar suas legislações nas áreas pertinentes, para lograr o fortalecimento do processo de integração”.

A harmonização das legislações é imprescindível para a superação de obstáculos jurídicos que podem comprometer a atividade econômica, inibindo os seus agentes. O MERCOSUL já não se coaduna com as disparidades existentes nas disposições de direito interno, uma vez que algumas diretrizes comuns já são aceitas pelos seus Estados-partes no trato de questões sociais e principalmente econômicas.

1.4. A Mobilidade do Fenômeno de Integração e os Acidentes de Trânsito

Dentre os problemas inerentes ao já observado fenômeno da integração e a mobilidade que o mesmo provoca, tanto de pessoas como de mercadorias no âmbito do MERCOSUL, sem dúvida, os acidentes de trânsito têm sido um dos mais evidentes e preocupantes problemas. A livre circular de pessoas e mercadorias, obviamente, implicará, na fase de mercado comum, um aumento considerável de veículos automotivos transitando entre os Estados-membros, não só veículos de passeio e que também servem ao turismo, mas, em especial, veículos de carga. De modo geral, já se registra um fluxo de circulação inusitado nas rodovias que interligam as fronteiras entre Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai. Segundo dados estatísticos adiante apresentados, o índice de acidentes nas estradas do Sul do Brasil, envolvendo veículos nacionais e estrangeiros, provenientes, esses, principalmente, de países integrantes do MERCOSUL, vem alarmando as

autoridades brasileiras, as quais já convivem com uma difícil realidade do trânsito no seu território nacional, conhecido como um verdadeiro “flagelo social”, cujas seqüelas, de ordem humana, econômica e administrativa são, às vezes, gravíssimas.

Considerando que o processo integrativo não pode comprometer interesses gerais dos Estados-partes, como, por exemplo, a saúde e a vida dos cidadãos³⁴, e, ainda, que especificamente a circulação de pessoas não pode afrontar a segurança pública, entendida como a exteriorização do “Estado-Poder”, tendo, por objeto a proteção interna e externa, a observância dos acidentes de trânsito e outros problemas nesse âmbito, é um imperativo nas discussões em torno da livre circulação.

O fenômeno da integração pressupõe um aumento considerável do transporte terrestre, onde, segundo OLIVEIRA, “o mercado único depende de redes de transporte que possam garantir um dos princípios fundamentais da integração comunitária: a livre circulação”³⁵. Assim como na União Européia, o Cone Sul vem procurando minorar os obstáculos atinentes ao transporte fronteiriço por meio de acordos bilaterais, os quais atenuam os problemas inerentes as diferenças fiscais e o transporte de passageiros que, por sua vez, obedecem aos parâmetros das legislações diferenciadas dos Estados-membros.

Ainda, OLIVEIRA ensina, que o Mercado Comum Europeu ao adotar a Política Comum dos Transportes (PCT), “tinha duas preocupações essenciais em relação ao funcionamento do mercado união: a liberação das normas vigentes e a infra-estrutura, as quais mostravam-se como elementos chave para o bom funcionamento desse setor, no que concerne ao seguinte: a) produção, aproximando os lugares dispersos e distantes; b) distribuição, compreendendo desde o centro de produção ao centro de consumo; c) emprego proporcionando postos de trabalho”³⁶.

Quanto ao MERCOSUL, obrigatoriamente para a viabilidade de sua integração, a busca de uma política no que tange ao transporte terrestre, poderá espelhar-se no modelo europeu no que for adequado, pois emergentes problemas

³⁴ Artigo 36, do Tratado de Roma de 1957.

³⁵ OLIVEIRA, Odete Maria de. Op.cit., p.239.

³⁶ Idem, p. .

vêm sendo evidenciados entre as fronteiras dos seus Estados-membros, notadamente aqueles referentes às legislações de trânsito.

A seguir, a pesquisa — após se envolver com aportes teóricos do assunto — através de elementos estatísticos mais recentes, coletados junto aos Relatórios Anuais — ano de 1998, 1999 e 2000, do DNER e do 16º Distrito da Polícia Rodoviária Federal, volta-se a um viés de ordem prática de seu objeto de conhecimento — a questão da realidade do trânsito nos Estados-membros do MERCOSUL — o dia-a-dia — no que concerne a alguns de seus aspectos evidenciados em suas legislações, no caso, examinando o número de acidentes ocorridos nas principais rodovias de ligação entre as fronteiras dos Estados-membros do território da integração do MERCOSUL, os tipos de veículos envolvidos e as principais causas desses acidentes. Com relação às rodovias longitudinais, transversais e de ligação — ponto inicial e ponto final — por Estado, e suas divisas, a fim de facilitar à compreensão dessa matéria, foram elaborados quadros ilustrativos, constantes do Anexo Único.

1.4.1. Acidentes de Trânsito: Número, Tipos de Veículos Envolvidos e Principais Causas (1998)

De acordo com dados estatísticos, a seguir apresentados, a partir de 1998 houve um número alarmante de acidentes ocorridos nas rodovias federais que interligam o Sul do Brasil, e este, com os países circunvizinhos. No total foram registrados, somente em 1998, onze mil, quatrocentos e sessenta e sete acidentes, com seis mil, duzentos e cinquenta e oito feridos e quinhentos e trinta e cinco mortos, conforme quadro abaixo:

QUADRO 1. Número de Mortos e Feridos nas Principais Rodovias (1998)

Rodovia	Acidentes	Feridos	Mortos
BR-101	6.298	3.076	273
BR-116	648	411	46
BR-153	191	67	11
BR-158	53	25	-
BR-163	61	37	7
BR-280	884	588	35
BR-282	1.558	994	70
BR-470	1.774	1.060	93
TOTAL	11.467	6.258	535

Fonte: DNER e 16º Distrito da Polícia Rodoviária Federal. **Relatório Anual**, 1998.

A Rodovia BR-101 apresenta uma incidência maior de ocorrências, totalizando onze mil, quatrocentos e sessenta e sete acidentes, envolvendo seis mil, duzentos e noventa e oito feridos e quinhentos e trinta e cinco mortos, em 1988³⁷.

QUADRO 2. Tipos de Veículos Envolvidos nos Acidentes na BR-101 (1998)

Veículos Envolvidos	Número	Porcentagem (%)
Veículos de Passeio	6.581	55,27
Ônibus	266	2,23
Camionete	627	5,27
Caminhão Médio	740	6,21
Caminhão Pesado	1.882	15,81
Reboque e Semi-Reboque	774	6,50
Motocicleta	690	5,79
Bicicleta	221	1,86
Outros	126	1,06
TOTAL	11.907	100,00

Fonte: DNER. 16º Distrito da Polícia Rodoviária Federal. **Relatório Anual**, 1998.

O presente Quadro 2, e seus expressivos dados, estão a revelar, que no ano de 1998, seis mil e quinhentos e oitenta e um veículos de passeio se envolveram em acidentes de trânsito, o que representa do universo total de onze mil e noventa e

³⁷ DNER. 16º Distrito Rodoviário Federal, **Relatório Anual**, referente ao ano de 1998.

sete veículos, o índice mais elevado de 55,27%. Os Caminhões-pesados estão, na sequência, ocupando o segundo lugar, com uma incidência de mil e oitocentos e oitenta e dois envolvimento, representando 15,82% da totalidade dos envolvimento. Em confronto com os demais tipos de veículos envolvidos, a categoria ônibus não apresenta números significativos, atingindo o índice de duzentos e sessenta e seis casos, o que perfaz 2,23%.

QUADRO 3. Causas dos Acidentes na BR-101 (1998)

Causas	Número	Porcentagem (%)
Animais na Pista	73	1,16
Colisão Traseira (não manter distância)	1.654	26,26
Contra-Mão	1	0,02
Cruzando Pista (não respeitar preferencial)	1.591	25,26
Defeito Mecânico	57	0,91
Defeito na Pista	10	0,16
Dirigir Embriagado	1	0,02
Dormir no Volante	523	8,30
Pedestre Cruzando a Pista	238	3,78
Perder Controle do Veículo	1.018	16,16
Ultrapassagem Forçada	546	8,67
Outros não Especificados	586	9,30
TOTAL	6.298	100,00

Fonte: DNER. 16º Distrito da Polícia Rodoviária Federal. **Relatório Anual**, 1998.

Do total de seis mil e duzentos e noventa e oito acidentes, como demonstra o Quadro 3, as causas que compreendem a colisão traseira, por não manter adequada distância de segurança e o cruzamento da pista sem observar os sinais, atingem maior percentual, mil seiscentos e cinquenta e quatro e mil quinhentos e noventa e um, respectivamente, ou seja, 26,26% e 25,26%. Também outra causa encontra-se no perder o controle do veículo, ocupando na ordem das causas, o terceiro lugar, com mil e cento e dezoito veículos, vale dizer, 16,16%.

Surpreendente são os dados no tocante à embriaguês, que ao contrário do senso comum, é aqui responsável por um ínfimo percentual dos acidentes. De outra feita, esclarecem as Autoridades, que estatisticamente, no âmbito dos defeitos

mecânicos dos veículos encontram-se fatores como a ausência de acessórios obrigatórios, responsáveis pela apreensão dos veículos. A perda do controle dos veículos também está associada, dentre outras causas, ao excesso de velocidade.

As demais rodovias apresentam números semelhantes a BR-101, no que se refere aos tipos de veículos envolvidos e principais causas dos acidentes, conforme demonstrado no Quadro 4, a seguir.

Da observância do Quadro 4, há que se ressaltar que, no tópico dos veículos envolvidos identificados como *outros*, essa categoria compreende as motocicletas, bicicletas, máquinas agrícolas etc. Por outro lado, no que diz respeito as causas dos acidentes, a identificação de *outros* corresponde a causas como animais nas pistas, defeitos nas pistas, cruzamento de pedestres nas rodovias, além de outros fatores causadores dos acidentes não especificados e identificados pela Polícia Rodoviária Federal. Assim como evidenciado, a BR-101 se destaca por ser a “campeã” de acidentes. As demais rodovias registram a grande maioria de acidentes nos finais de semana e em dias de boas condições do tempo. Da mesma forma, os números concernentes aos defeitos mecânicos englobam a ausência de acessórios nos veículos, que foram na maioria das vezes apreendidos pela Polícia.

Observa-se, igualmente, que os veículos de passeio são responsáveis, aproximadamente, por 80% dos acidentes, sendo a colisão traseira, o desrespeito à preferencial, a ultrapassagem forçada e a perda do controle dos veículos as principais causas dos acidentes graves, com mortos e feridos, tendo o excesso de velocidade como o maior responsável pelos sinistros em 1998.

QUADRO 4. Tipos de Veículos Envolvidos e Causas dos Acidentes das Demais Rodovias (1998).

Rodo- vias	Veículos Envolvidos	Número	Porcenta gem (%)
BR-116	Veículos de Passeio	477	46,31
	Ônibus	24	2,33
	Camionetes	68	6,60
	Caminhões Médios e Pesados	268	26,02
	Semi-Reboque e Reboque	151	14,66
	Outros	42	4,08
	Total	1.030	100,00
BR-153	Veículos de Passeio	153	47,02
	Ônibus	8	2,80
	Camionetes	18	6,29
	Caminhões Médios e Pesado	61	21,32
	Semi-Reboque e Reboque	61	21,33
	Outros	3	1,05
	Total	304	100,00
BR-158	Veículos de Passeio	36	47,37
	Ônibus	3	3,95
	Camionetes	11	14,47
	Caminhões Médios e Pesados	14	18,42
	Semi-Reboque e Reboque	11	14,47
	Outros	01	1,32
	Total	76	100,00
BR-280	Veículos de Passeio	971	64,01
	Ônibus	20	1,32
	Camionetes	99	6,53

Causa dos Acidentes	Número	Porcenta gem (%)
Colisão Traseira	85	13,12
	97	14,97
	231	35,65
	77	11,88
	15	2,31
	133	20,52
Total	638	100,00
Colisão Traseira	16	8,38
	27	14,14
	76	39,79
	17	8,90
	14	7,33
	41	18,84
Total	191	100,00
Colisão Traseira	6	11,32
	10	18,87
	28	52,83
	1	1,89
	-	-
	8	15,1
Total	53	100,00
Colisão traseira	157	17,76
	238	26,92
	225	25,45

	Caminhões Médios e Pesados Semi-Reboque e Reboque Outros Total	201 52 174 1.517	13,25 3,43 11,43 100,00
BR-282	Veículos de Passeio Ônibus Camionetes Caminhões Médios e Pesados Semi-Reboque e Reboque Outros Total	1.723 50 179 368 87 127 2.534	68,00 1,97 7,06 14,52 3,43 5,01 100,00
BR-163	Veículos de Passeio Ônibus Camionetes Caminhões Médios e Pesados Semi-Reboque e Reboque Outros Total	54 2 - 21 6 5 88	61,36 2,27 - 23,87 6,82 5,68 100,00
BR-470	Veículos de Passeio Ônibus Camionetes Caminhões Médios e Pesados Semi-Reboque e Reboque Outros Total	2.043 42 287 446 123 219 3.160	64,65 1,33 9,08 13,98 3,89 6,93 100,00

	Ultrapassagem Forçada Defeito Mecânico Outros Total	65 10 189 884	7,35 1,13 21,39 100,00
	Colisão Traseira Cruzamento (pista-preferencial) Perda de Controle Veículo Ultrapassagem Forçada Defeito Mecânico Outros Total	346 262 528 95 14 313 1.558	22,22 16,82 33,89 6,10 0,90 23,50 100,00
	Colisão Traseira Cruzamento (pista-preferencial) Perda de Controle Veículo Ultrapassagem Forçada Defeito Mecânico Outros Total	6 2 20 14 2 17 61	9,84 3,28 32,79 22,95 3,28 21,32 100,00
	Colisão Traseira Cruzamento (pista-preferencial) Perda de Controle Veículo Ultrapassagem Forçada Defeito Mecânico Outros Total	373 444 484 112 16 345 1.774	21,03 25,03 27,28 6,31 0,90 19,49 100,00

Fonte: DNER. 16º Distrito da Polícia Rodoviária Federal. Relatório Anual, 1998.

1.4.2. Acidentes de Trânsito: Número, Tipos de Veículos Envolvidos e Principais Causas (1999)

Em 1999, os números de acidentes mantiveram-se estáveis em relação ao ano anterior. Onze mil, quatrocentos e trinta e nove acidentes foram registrados, com seis mil, oitocentos e trinta feridos e quinhentos e setenta e sete mortos, conforme o Quadro 5, a seguir.

QUADRO 5. Número de Mortos e Feridos nas Principais Rodovias (1999)

Rodovia	Acidentes	Feridos	Mortos
BR-101	6.053	3.171	266
BR-116	673	389	54
BR-153	222	127	15
BR-158	51	42	01
BR-163	100	93	04
BR-280	1.006	688	50
BR-282	1.570	1.137	79
BR-470	1.764	1.183	108
TOTAL	11.439	6.830	577

Fonte: DNER. 16º Distrito da Polícia Rodoviária Federal. **Relatório Anual**, 1999.

QUADRO 6. Tipo de Veículos Envolvidos em Acidentes na BR-101 (1999)

Veículos Envolvidos	Número	Porcentagem (%)
Veículos de Passeio	6.185	56,63
Ônibus	267	2,44
Camionete	576	5,27
Caminhão Médio	693	6,34
Caminhão Pesado	1.505	13,78
Reboque e Semi-Reboque	676	6,19
Motocicleta	671	6,14
Bicicleta	219	2,01
Outros	130	1,19
TOTAL	10.922	100,00

Fonte: DNER. 16º Distrito da Polícia Rodoviária Federal. **Relatório Anual**, 1999.

Mais uma vez, a BR-101 apresentou o maior índice de acidentes em 1999, com seis mil e cinquenta e três acidentes, três mil, cento e setenta e um feridos e duzentos e sessenta e seis mortos. Do registro desses acidentes, dez mil, novecentos e vinte e dois veículos de diversos tipos se envolveram, conforme Quadro 5 acima.

Há, também, uma semelhança com os dados de 1998, no que diz respeito as principais causas dos acidentes na BR-101, em 1999. Conforme os dados constantes no Quadro 7, o excesso de velocidade foi o responsável pela grande maioria dos acidentes, algo visível pelo maior número de incidências de acidentes em virtude da colisão traseira, ultrapassagem forçada, cruzamento na pista (desrespeito para a preferencial e perda de controle do veículo).

QUADRO 7. Causas dos Acidentes na BR-101 (1999)

Causas	Número	Porcentagem (%)
Animais na Pista	92	1,52
Colisão Traseira (não manter distância)	1.417	23,41
Contra-Mão	245	4,05
Cruzando Pista (não respeitar preferencial)	1.420	23,46
Defeito Mecânico	45	0,74
Defeito na Pista	14	0,23
Dirigir Embriagado	6	0,10
Dormir no Volante	179	2,96
Pedestre Cruzando Pista	266	4,39
Perder Controle Veículo	1.200	19,82
Ultrapassagem Forçada	453	7,48
Outros	716	11,83
TOTAL	6.053	100,00

Fonte: DNER. 16º Distrito da Polícia Rodoviária Federal. **Relatório Anual**, 1999.

Releva notar que, assim como em 1998, a embriaguês é responsável por uma parcela diminuta dos acidentes. O defeito mecânico, como já consignado nos dados de 1998, constata a ausência de acessórios obrigatórios nos veículos. Como observado no Quadro acima, setecentos e dezesseis acidentes

QUADRO 8. Tipos de Veículos Envolvidos e as Principais Causas dos Acidentes nas Demais Rodovias (1999)

Rodo- vias	Veículos Envolvidos	Número	Porcenta gem (%)
BR-116	Veículos de Passeio	468	45,13
	Ônibus	24	2,31
	Camionetes	71	6,85
	Caminhões Médios e Pesados	274	26,42
	Semi-Reboque e Reboque	164	15,81
	Outros	36	3,47
	Total	1.037	100,00
BR-153	Veículos de Passeio	130	40,00
	Ônibus	6	1,85
	Camionetes	26	8,00
	Caminhões Médios e Pesados	85	26,15
	Semi-Reboque e Reboque	66	20,31
	Outros	12	3,70
	Total	325	100,00
BR-158	Veículos de Passeio	45	56,96
	Ônibus	5	6,33
	Camionetes	5	6,33
	Caminhões Médios e Pesados	11	13,92
	Semi-Reboque e Reboque	8	10,13
	Outros	5	6,33
	Total	79	100,00
BR-280	Veículos de Passeio	1.119	63,76
	Ônibus	41	2,34
	Camionetes	132	7,52

Causa dos Acidentes	Número	Porcenta gem (%)
Colisão Traseira	84	12,48
Cruzamento (pista-preferencial)	79	11,74
Perda de Controle Veículo	219	32,54
Ultrapassagem Forçada	74	11,00
Defeito Mecânico	26	3,89
Outros	191	29,28
Total	673	100,00
Colisão Traseira	19	8,56
Cruzamento (pista-preferencial)	24	10,81
Perda de Controle Veículo	91	40,99
Ultrapassagem Forçada	20	9,01
Defeito Mecânico	7	3,15
Outros	61	27,47
Total	222	100,00
Colisão Traseira	3	5,88
Cruzamento (pista-preferencial)	13	25,49
Perda de Controle Veículo	2	3,92
Ultrapassagem Forçada	-	-
Defeito Mecânico	19	37,25
Outros	14	27,44
Total	51	100,00
Colisão Traseira	193	19,18
Cruzamento (pista-preferencial)	279	27,73
Perda de Controle Veículo	260	25,84

	Caminhões Médios e Pesados	200	11,40
	Semi-Reboque e Reboque	62	3,53
	Outros	201	11,45
	Total	1.755	100,00
BR-282	Veículos de Passeio	1.760	67,48
	Ônibus	57	2,19
	Camionetes	181	6,94
	Caminhões Médios e Pesados	354	13,58
	Semi-Reboque e Reboque	90	3,45
	Outros	166	6,37
	Total	2.608	100,00
BR-163	Veículos de Passeio	79	51,30
	Ônibus	8	5,19
	Camionetes	16	10,39
	Caminhões Médios e Pesados	34	20,78
	Semi-Reboque e Reboque	10	6,49
	Outros	7	4,55
	Total	147	100,00
BR-470	Veículos de Passeio	1.922	62,06
	Ônibus	63	2,03
	Camionetes	249	8,04
	Caminhões Médios e Pesados	486	15,69
	Semi-Reboque e Reboque	140	4,52
	Outros	237	7,65
	Total	3.097	100,00

Ultrapassagem Forçada	64	6,36
Defeito Mecânico	4	1,39
Outros	196	20,88
Total	1.006	100,00
Colisão Traseira	332	21,15
Cruzamento (pista-preferencial)	259	16,50
Perda de Controle Veículo	94	5,99
Ultrapassagem Forçada	23	1,46
Defeito Mecânico	531	33,82
Outros	331	21,07
Total	1.570	100,00
Colisão Traseira	9	9,00
Cruzamento (pista-preferencial)	15	15,00
Perda de Controle Veículo	29	29,00
Ultrapassagem Forçada	14	14,00
Defeito Mecânico	1	1,00
Outros	32	32,00
Total	100	100,00
Colisão Traseira	319	18,08
Cruzamento (pista-preferencial)	435	24,66
Perda de Controle Veículo	462	26,19
Ultrapassagem Forçada	116	6,58
Defeito Mecânico	21	1,19
Outros	411	23,30
Total	1.764	100,00

Fonte: DNER. 16º Distrito da Polícia Rodoviária Federal. Relatório Anual, 1999.

registrados não apontam as suas causas³⁸.

Depois da BR-101, as rodovias BR-280 e a BR-282 são as que apresentam maior incidência de acidentes, num total de dois mil quinhentos e setenta e seis acidentes nessas duas rodovias, as quais, juntamente com as demais rodovias, confirmam estatisticamente os números quanto aos tipos de veículos envolvidos e as principais causas dos acidentes. Da média geral obtida em todas as rodovias, aproximadamente, 60% dos acidentes envolveram veículos de passeio, em colisão traseira, perda do controle dos veículos e cruzamento nas pistas, causas responsáveis por, aproximadamente, 70% dos acidentes ocorridos, principalmente, nos finais de semana.

Mas uma vez, a embriaguês não revela índices significativos. Observa-se, porém, uma diferenciação dos dados concernentes ao ano de 1999 em relação ao ano anterior no tocante ao aumento de caminhões pesados envolvidos nos acidentes, assim como um aumento considerável de acidentes provenientes de defeitos mecânicos nos veículos.

1.4.3. Acidentes de Trânsito: Número, Tipos de Veículos Envolvidos e Principais Causas (2000)

O ano 2000 apresentou um índice não menos alarmante de acidentes. Foram registrados pela Polícia Rodoviária Federal dez mil, novecentos e setenta e cinco acidentes com seis mil, oitocentos e nove feridos e seiscentos e quatro mortos. Só na BR-101, foram registrados cinco mil, setecentos e vinte e oito acidentes com três mil e trinta e seis feridos e duzentos e oitenta e dois mortos, sendo, portanto, mais uma vez a rodovia com o mais número de sinistros de acordo com o Quadro 9 apontado a seguir.

³⁸ Segundo informação das Autoridades Rodoviárias, em vários acidentes a perícia não consegue identificar as causas.

QUADRO 9. Mortos e Feridos nas Principais Rodovias (2000)

Rodovia	Acidentes	Feridos	Mortos
BR-101	5.728	3.036	282
BR-116	602	389	41
BR-153	194	125	11
BR-158	50	41	08
BR-163	104	111	06
BR-280	860	547	43
BR-282	1.651	1.230	80
BR-470	1.786	1.330	133
TOTAL	10.975	6.809	604

Fonte: DNER. 16º Distrito da Polícia Rodoviária Federal. **Relatório Anual**, 2000.

QUADRO 10. Tipo de Veículos Envolvidos em Acidentes na BR-101 (2000)

Veículos Envolvidos	Número	Porcentagem (%)
Veículos de Passeio	5.739	55,84
Ônibus	268	2,61
Camionete	581	5,65
Caminhão Médio	722	7,02
Caminhão Pesado	1,311	12,76
Reboque e Semi -Reboque	575	5,59
Motocicleta	741	7,21
Bicicleta	214	2,08
Outros	127	1,24
TOTAL	10.278	100,00

Fonte: DNER. 16º Distrito da Polícia Rodoviária Federal. **Relatório Anual**, 2000.

Assim como nos anos anteriores, a BR-101 é que apresentou o maior número de acidentes, com o envolvimento de dez mil, duzentos e setenta e oito veículos, dos quais cinco mil, setecentos e trinta e nove veículos de passeios, duzentos e sessenta e oito ônibus, quinhentos e oitenta e uma camionetes, dois mil e trinta e três caminhões, quinhentos e setenta e cinco reboques e semi-reboques e hum mil e oitenta e dois veículos de outras categorias, como bicicletas, motocicletas, maquinários agrícolas etc.

Observa-se, que os veículos de passeio continuaram, no ano de 2000, sendo os responsáveis pela maioria dos acidentes na BR-101, totalizando um percentual em torno de 59,12%.

QUADRO 11. Causas dos Acidentes na BR-101 (2000)

Causas	Número	Porcentagem (%)
Animais na Pista	94	1,64
Colisão Traseira (não manter distância)	1.251	21,84
Contra-Mão	199	3,47
Cruzando Pista (não respeitar a preferencial)	1.314	22,94
Defeito Mecânico	75	1,31
Defeito na Pista	28	0,49
Dirigir Embriagado	2	0,03
Dormir no Volante	103	1,80
Pedestre Cruzando Pista	1	0,02
Perder Controle Veículo	759	13,25
Ultrapassagem Forçada	1.243	21,70
Outros não Especificados	399	6,97
TOTAL	5.728	100,00

Fonte: DNER. 16º Distrito da Polícia Rodoviária Federal. **Relatório Anual**, 2000.

Tais acidentes tiveram como as principais causas, como nos anos de 1998 e 1999, colisão traseira 21,24%, cruzamento na pista com desrespeito a preferencial 22,94% e perda do controle do veículo 21,70%. Houve uma queda no ano de 2000 com relação aos acidentes por ultrapassagem forçada 6,97%.

Nas demais rodovias, o ano de 2000 apresenta números semelhantes aos anos de 1998 e 1999. Mais uma vez, os veículos de passeio foram os que mais se envolveram em acidentes, os quais tiveram como suas causas principais a perda do controle do veículo, a colisão traseira e o cruzamento na pista. Como causas outras constantes no Quadro 12, a seguir, estão fatores como animais na pista, contra-mão, defeito mecânico e outras não especificadas pela Polícia Rodoviária.

QUADRO 12. Tipos de Veículos Envolvidos e Causas dos Acidentes nas Demais Rodovias (2000)

Rodo- vias	Veículos Envolvidos	Número	Porcenta gem (%)
BR-116	Veículos de Passeio	402	42,63
	Ônibus	25	2,65
	Camionetes	70	7,42
	Caminhões Médios e Pesados	244	25,88
	Semi-Reboque e Reboque	167	17,71
	Outros	35	3,71
	Total	943	100,00
BR-153	Veículos de Passeio	119	40,20
	Ônibus	3	1,01
	Camionetes	27	9,12
	Caminhões Médios e Pesados	70	23,65
	Semi-Reboque e Reboque	65	21,96
	Outros	12	4,06
	Total	296	100,00
BR-158	Veículos de Passeio	29	38,16
	Ônibus	5	6,58
	Camionetes	7	9,21
	Caminhões Médios e Pesados	16	21,05
	Semi-Reboque e Reboque	13	17,11
	Outros	6	7,89
	Total	76	100,00
BR-280	Veículos de Passeio	891	59,12
	Ônibus	25	1,66
	Camionetes	106	7,03

Causa dos Acidentes	Número	Porcenta gem (%)
Colisão Traseira	57	9,47
	84	13,95
	229	38,04
	71	11,79
	17	2,82
	144	23,93
Total	602	100,00
Colisão Traseira	19	9,79
	38	19,59
	81	41,75
	13	6,70
	9	4,64
	34	17,53
Total	104	100,00
Colisão Traseira	4	8,00
	6	12,00
	22	44,00
	6	12,00
	3	6,00
	9	18,00
Total	50	100,00
Colisão Traseira	164	19,07
	223	25,93
	221	25,70

	Caminhões Médios e Pesados Semi-Reboque e Reboque Outros	207 67 211	13,73 4,45 14,00
	Total	1.507	100,00
BR-282	Veículos de Passeio Ônibus Camionetes Caminhões Médios e Pesados Semi-Reboque e Reboque Outros	1.766 58 221 380 123 201	64,24 2,11 8,04 13,82 4,47 11,78
	Total	2.749	100,00
BR-163	Veículos de Passeio Ônibus Camionetes Caminhões Médios e Pesados Semi-Reboque e Reboque Outros	98 5 15 27 14 12	57,31 2,92 8,77 15,79 8,19 9,35
	Total	171	100,00
BR-470	Veículos de Passeio Ônibus Camionetes Caminhões Médios e Pesados Semi-Reboque e Reboque Outros	1957 67 286 470 134 258	61,70 2,11 9,02 14,82 4,22 8,13
	Total	3.172	100,00

	Ultrapassagem Forçada Defeito Mecânico Outros	16 57 179	1,86 6,63 20,81
	Total	860	100,00
	Colisão Traseira Cruzamento (pista-preferencial) Perda de Controle Veículo Ultrapassagem Forçada Defeito Mecânico Outros	333 280 592 24 88 334	20,17 16,96 35,86 1,45 5,33 20,23
	Total	1.651	100,00
	Colisão Traseira Cruzamento (pista-preferencial) Perda de Controle Veículo Ultrapassagem Forçada Defeito Mecânico Outros	21 14 36 - 14 19	20,19 13,46 34,62 - 13,46 18,26
	Total	104	100,00
	Colisão Traseira Cruzamento (pista-preferencial) Perda de Controle Veículo Ultrapassagem Forçada Defeito Mecânico Outros	382 449 491 21 112 331	21,39 25,14 27,49 1,18 6,27 18,54
	Total	1.786	100,00

Fonte: DNER. 16º Distrito da Polícia Rodoviária Federal. Relatório Anual, 2000.

1.4.4. Apreensões de Veículos por Infrações Diversas

São significativos os números concernentes às apreensões de veículos nas rodovias já apontadas e objeto dessa pesquisa. No ano de 1998, dos duzentos e setenta e oito mil, duzentos e sessenta e cinco veículos fiscalizados pela Polícia Rodoviária Federal, em todas as rodovias, dez mil e sessenta e três veículos foram apreendidos por diversos motivos, dentre eles, os de maior incidência, apontam defeitos de equipamentos, dois mil, duzentos e vinte e nove apreensões, e a falta de licenciamento do veículo três mil, trezentos e cinquenta apreensões.

QUADRO 13. Causas de Apreensões de Veículos (1998)

Causas de Apreensões	Número
Dirigir sem Habilitação	1.387
Defeito de Equipamento	2.229
Alteração de Características do Veículo	389
Sem Licenciamento	3.350
Não Portar Documentos	1.417
Estacionar Locais Proibidos	368
Abandono do Veículo	38
Registro de Furto do Veículo	60
Mau Estado de Conservação	315
Outros Motivos	515
TOTAL	10.063

Fonte: DNER. 16º Distrito da Polícia Rodoviária Federal. **Relatório Anual**, 1998.

Obs.: Veículos fiscalizados: 278.265.

Por outro lado, em virtude das infrações cometidas, hum mil cento e oitenta e nove carteiras de habilitações foram apreendidas em 1998, com seiscentos e noventa e seis detenções de condutores de veículos.

QUADRO 14. Causas de Apreensão das Carteiras de Habilitações (1998)

Causas de Apreensões	Número
Infrações Leis de Trânsito	873
Exame Médico Vencido	292
CNH Adulterada-Falsificada	24
TOTAL	1.189

Fonte: DNER. 16º Distrito da Polícia Rodoviária Federal. **Relatório Anual**, 1998.

QUADRO 15. Causas de Detenções dos Condutores de Veículos (1998)

Causas de Detenção	Número
Menores ao Volante	06
Embriaguês	399
Furto (roubo veículo)	12
Contrabando (tráfico)	23
Documentos Falsificados	26
Outras Causas	230
TOTAL	696

Fonte: DNER. 16º Distrito da Polícia Rodoviária Federal. **Relatório Anual**, 1998.

QUADRO 16. Causas de apreensões dos veículos em 1999.

Causas de Apreensões	Número
Dirigir sem Habilitação	1.048
Defeito de Equipamento	3.245
Alteração de Características do Veículo	474
Sem Licenciamento	2.973
Dirigir Embriagado	367
Não Portar Documentos	2.020
Estacionar Locais Proibidos	243
Abandono do Veículo	50
Registro de Furto do Veículo	69
Mau Estado de Conservação	365
Outros Motivos	705
TOTAL	11.589

Fonte: DNER. 16º Distrito da Polícia Rodoviária Federal. **Relatório Anual**, 1999.

Obs.: Veículos fiscalizados: 354.003

Já em 1999, foram registrados onze mil, quinhentos e oitenta e nove apreensões de veículos, tendo como principais causas os defeitos de equipamentos (três mil duzentos e quarenta e cinco apreensões), falta de licenciamento do veículo (dois mil, novecentos e setenta e três apreensões) e não portar documentos (dois mil e vinte infrações). Estes números se deram num universo de trezentos e cinquenta e quatro mil e três veículos fiscalizados.

Quanto à apreensão de carteiras de habilitações, houve em 1999 um ligeiro aumento em relação a 1998 na medida em que foram registrados hum mil, quatrocentos e oito apreensões. Em contrapartida houve uma queda no índice de detenções dos condutores dos veículos (quinhentos e vinte e uma detenções).

QUADRO 17. Causas de Apreensões de Carteiras de Habilitações (1999)

Causas de apreensões	Número
Infrações Leis de Trânsito	1.038
Exame Médico Vencido	352
CNH Adulterada-Falsificada	18
TOTAL	1.408

Fonte: DNER. 16º Distrito da Polícia Rodoviária Federal. **Relatório Anual**, 1999.

QUADRO 18. Causas de Detenções dos Condutores de Veículos (1999)

Causas de Detenção	Número
Menores ao Volante	12
Embriaguês	244
Furto (roubo veículo)	42
Contrabando (tráfico)	25
Documentos Falsificados	27
Outras Causas	165
TOTAL	521

Fonte: DNER. 16º Distrito da Polícia Rodoviária Federal. **Relatório Anual**, 1999.

Ressalta-se que as outras causas consignadas nos quadros que demonstram a detenção dos condutores, tanto em 1998 quanto em 1999, englobam causas como desacato a autoridade, multas, detenções para averiguações etc.

Finalmente, dos duzentos e cinquenta e três mil, cento e quarenta e quatro veículos fiscalizados em 2000, seis mil duzentos e nove foram apreendidos pela Polícia Rodoviária Federal. Portanto, observa-se um acentuado declínio das apreensões em relação aos dois anos anteriores. O defeito de equipamento, a ausência de licenciamento do veículo e não portar os documentos, foram responsáveis pela grande maioria das apreensões (quatro mil, trezentos e cinquenta e seis), conforme o quadro 19, a seguir.

QUADRO 19. Causas de Apreensões de Veículos (2000)

Causas de Apreensões	Número
Dirigir sem Habilitação	519
Defeito de Equipamento	1.759
Alteração de Características do Veículo	244
Sem Licenciamento	1.554
Dirigir Embriagado	63
Não Portar Documentos	1.243
Estacionar Locais Proibidos	293
Abandono do Veículo	46
Registro de Furto do Veículo	39
Mau Estado de Conservação	133
Outros Motivos	456
TOTAL	6.209

Fonte: DNER. 16º Distrito da Polícia Rodoviária Federal. **Relatório Anual**, 2000.

Obs.: Veículos fiscalizados: 253.144

Em 2000 registrou-se setecentos e noventa e uma carteiras de habilitações apreendidas, sendo, desta vez, o alcoolismo responsável pela maioria dos casos (trezentos e oitenta e uma apreensões).

Com relação a detenção dos condutores de veículos, observa-se nos dados do ano de 2000, uma incidência menor em relação a 1998 e 1999. No total foram trezentos e cinquenta e sete detenções, sendo a embriaguês responsável por oitenta e cinco casos, o maior índice dentre as causas identificadas pela Polícia.

QUADRO 20. Causas de Apreensões de Carteira de Habilitações (2000)

Causas de Apreensões	Número
Infrações Leis de Trânsito	475
Exame Médico Vencido	296
CNH Adulterada-Falsificada	20
TOTAL	791

Fonte: DNER. 16º Distrito da Polícia Rodoviária Federal. **Relatório Anual**, 2000.

QUADRO 21. Causas de Detenções dos Condutores de Veículos (2000)

Causas de Detenção	Número
Menores ao Volante	12
Embriaguês	85
Furto (roubo veículo)	51
Contrabando (tráfico)	22
Documentos Falsificados	21
Outras Causas	166
TOTAL	357

Fonte: DNER. 16º Distrito da Polícia Rodoviária Federal. **Relatório Anual**, 2000.

Há que se consignar, derradeiramente, quanto aos números estampados nos quadros acima, que dentre as apreensões e detenções, não houve nos anos de 1998, 1999 e 2000 nenhum registro oficial por parte da Polícia Rodoviária Federal no que se refere à veículos e condutores estrangeiros. Aliás, frisa-se, que não existem dados nas Polícias Rodoviárias federal e estadual quanto ao envolvimento de estrangeiros em acidentes de trânsito nas rodovias que interligam o Sul do Brasil, algo preocupante se considerarmos o fluxo cada vez mais crescente de veículos e condutores estrangeiros, notadamente argentinos, paraguaios e uruguaios nas rodovias do Sul do Brasil, sobretudo nas temporadas de férias.

CAPÍTULO II

O MERCOSUL E AS LEGISLAÇÕES DE TRÂNSITO DOS ESTADOS-MEMBROS

O presente capítulo busca analisar, de forma comparativa, as legislações de trânsito dos Estados-membros do MERCOSUL. Para tanto, aspectos administrativos fundamentais serão abordados, previamente selecionados, tais como as normas dos processos de habilitação dos condutores de veículos, as normas de segurança dos veículos e as normas de registro e de licenciamento dos veículos automotores. Por tais aspectos, após o procedimento da análise comparativa, busca-se ter uma visão das convergências e antagonismos das legislações dos países signatários do Tratado de Assunção.

2.1. Legislação Brasileira

A Constituição Federal do Brasil, em seu artigo 5º³⁹, garante aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no país o direito à segurança. O Código de Trânsito

³⁹ Artigo 5º, caput, da Constituição Federal: “Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no país a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à segurança e à propriedade”.

brasileiro, por sua vez, preceitua em seu artigo 1º, § 2º, que “o trânsito, em condições seguras, é um direito de todos”. Já o artigo 28, desse diploma legal, estabelece que o condutor deve dirigir o veículo “com atenção e cuidado indispensáveis à segurança do trânsito. Disso se infere, segundo MARRONE, “que o trânsito livre de perigo importa em um direito de cidadania, sendo seu principal titular a coletividade”⁴⁰. Essa titularidade, implica, porém, numa co-responsabilidade do cidadão no resguardo da segurança no trânsito.

A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o novo Código de Trânsito brasileiro (DOU de 24 de setembro de 1997), procura estabelecer uma readequação em seus conceitos e definições em relação à legislação anterior, tornando mais rígidas as condicionantes para as habilitações dos condutores de veículos, como também as penalidades advindas das infrações. Há, no novo diploma legal, diretrizes igualmente rígidas no tocante ao estado de conversação dos veículos circulantes.

2.2.1. Processo de Habilitação de Condutores de Veículos

Quanto à habilitação de condutores de veículos, prevê a Lei nº 9.503/1997, que o candidato à motorista deve ser penalmente imputável, alfabetizado e possuir documento de identidade ou equivalente⁴¹. Apresentando tais requisitos, o candidato habilita-se a cinco categorias⁴² distintas, as quais exigem do condutor maior ou menor grau de profissionalização a saber:

- a) Categoria A: condutor de veículo motorizado de duas ou três rodas, com ou sem carro lateral.
- b) Categoria B: condutor de veículo motorizado, não abrangido pela categoria A, cujo peso bruto total não exceda a três mil e quinhentos quilogramas e cuja lotação não exceda a oito lugares, excluindo o do

⁴⁰ MARRONE, José Marcos. **Delitos de trânsito, aspectos penais e processuais do CTB**, p. 17.

⁴¹ Artigo 140, do Código de Trânsito Brasileiro

⁴² Art.igo 143, do Código de Trânsito Brasileiro.

motorista.

- c) Categoria C: condutor de veículo motorizado utilizado em transporte de carga e cujo peso bruto total exceda a três mil e quinhentos quilogramas.
- d) Categoria D: condutor de veículo motorizado utilizado no transporte de passageiros, e cuja lotação exceda a oito lugares, excluindo motorista.
- e) Categoria E: condutor de combinação de veículos em que a unidade tratora se enquadre nas categorias B, C ou D e cuja unidade acoplada, reboque, semi-reboque ou articulada⁴³, tenha seis mil quilogramas ou mais de peso bruto total ou cuja lotação exceda a oito lugares ou, ainda, seja enquadrada na categoria trailer.⁴⁴

O condutor só poderá habilitar-se na categoria C, uma vez estando habilitado pelo menos há um ano na categoria B, sem ter cometido qualquer infração grave ou gravíssima, ou ser reincidente em infrações médias, durante os últimos doze meses. Já as habilitações às categorias D e E, o candidato tem que ser maior de vinte e um anos; estar habilitado há um ano na categoria C e, também não ter cometido nenhuma infração de que natureza for. Exige-se, ainda, a aprovação do candidato em curso especializado de treinamento de prática vincular em situação de risco, tudo em conformidade com o artigo 145, do Código de Trânsito brasileiro. Tais e necessárias exigências ocorrem em virtude da imensa responsabilidade dos condutores de veículos de carga ou no transporte coletivo de passageiros, de escolares, de emergência ou de produto perigoso. Todos inclusos nas categorias D e E.

Seja para que categoria for, o candidato à habilitação deverá submeter-se a exames de aptidão física e mental, exame escrito sobre legislação de trânsito, noções de primeiros socorros e direção veicular, realizado em via pública. Sendo que, de acordo com a Lei nº 9.503/1997, o exame de aptidão física e mental será preliminar e renovável a cada cinco anos, ou a cada três anos para condutores com mais de sessenta e cinco anos de idade. A mesma Lei prevê também, que havendo

⁴³ Veículo articulado: combinação de veículos acoplados, sendo um deles automotor.

⁴⁴ Trailer: reboque ou semi-reboque tipo casa, com duas, quatro ou seis rodas, adaptado ou acoplado à traseira do veículo.

indícios de deficiência física mental, ou de progressividade de doença que possa diminuir a capacidade para conduzir o veículo, os prazos previstos acima poderão ser reduzidos de acordo com o entendimento do perito examinador.

Uma vez habilitado o candidato, de acordo com o artigo 148, §§ 2º e 3º, do Código de Trânsito brasileiro, a permissão para dirigir veículo é concedida, por um ano. Expirado esse prazo, o condutor que não tenha cometido nenhuma infração de natureza grave ou gravíssima, tampouco seja reincidente em infração média, receberá em definitivo a Carteira Nacional de Habilitação. Por outro lado, determina o Código de Trânsito brasileiro, que a formação dos condutores deverá incluir, obrigatoriamente, curso de direção defensiva e conceitos básicos de proteção ao meio ambiente relacionados ao trânsito, além de primeiros socorros, conforme normatização do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN).

2.1.2. Normas de Segurança dos Veículos

A atual legislação brasileira consagrou preceitos semelhantes às legislações européias de trânsito, no tocante às normas de segurança dos veículos. De acordo com o § 1º, do artigo 103, da Lei nº 9.503/1997, os fabricantes, importadores e os montadores deverão emitir certificado de segurança indispensável para o cadastramento no Registro Nacional de Veículos Automotores (RENAVAN)). O CONTRAN, por sua vez, é o órgão incumbido de especificar os procedimentos e a periodicidade nas avaliações dos veículos quanto aos requisitos de segurança dos veículos, devendo os fabricantes, importadores etc., manter disponíveis, a qualquer tempo, os resultados dos testes e ensaios dos sistemas e componentes abrangidos pela legislação.

Há uma preocupação também no que diz respeito ao meio ambiente, na medida em que, com fulcro no artigo 104, da referida Lei, os veículos em circulação terão suas condições de segurança e controle de emissão de fases poluentes e de ruídos, inspecionado pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA). Em

consonância com o CONTRAN, os técnicos do CONAMA deverão atuar não só junto à produção e montagem de veículos, mas também durante o licenciamento dos veículos, os quais só são liberados para circulação caso apresentem os requisitos e equipamentos obrigatórios de segurança. A Resolução nº 14, de 12 de fevereiro de 1998, do CONTRAN, regulamentando o artigo 105, inciso I, da Lei 9.503/1997, elenca vinte e nove itens básicos e imprescindíveis de segurança, a saber:

- 1) Pára-choques, dianteiro e traseiro.
- 2) Protetores das rodas traseiras dos caminhões.
- 3) Espelhos retrovisores, interno e externo.
- 4) Limpador de pára-brisa.
- 5) Lavador de pára-brisa.
- 6) Pala interna de proteção contra o sol (pára sol) para condutor.
- 7) Faróis principais dianteiros, de cor branca ou amarela.
- 8) Luzes de posição dianteiras (faroletes), de cor branca ou amarela.
- 9) Lanternas de posição traseiras, de cor vermelha.
- 10) Lanternas de freio, de cor vermelha.
- 11) Lanternas indicadoras de direção: dianteira de cor âmbar e traseiros de cor âmbar ou vermelha.
- 12) Lanterna de marcha, de cor branca.
- 13) Retrorefletores traseiros, de cor vermelha.
- 14) Lanterna de iluminação de placa traseira, de cor branca.
- 15) Velocímetro.
- 16) Buzina.
- 17) Freios de estacionamento e de serviço, com comandos independentes.
- 18) Pneus que ofereçam condições mínimas de segurança.
- 19) Dispositivo de sinalização luminosa ou refletora de emergência, independente do sistema de iluminação do veículo.
- 20) Extintor de incêndio.
- 21) Registrador instantâneo de velocidade e tempo nos veículos de transporte e condução de escolares, nos de transporte de passageiros com mais de

dez lugares e nos de carga com capacidade máxima de tração superior a 19 toneladas.

- 22) Cinto de segurança para todos os ocupantes do veículo.
- 23) Dispositivo destinado a controle do ruído do motor, naqueles dotados de motor de combustão.
- 24) Roda sobressalente, compreendendo o aro e o pneu com ou sem câmara de ar, conforme o caso.
- 25) Macaco compatível com o peso e carga do veículo.
- 26) Chave de roda.
- 27) Chave de fenda ou outra apropriada para a remoção de calotas.
- 28) Lanternas delimitadoras e lanternas laterais nos veículos de carga, quando suas dimensões assim o exigirem.
- 29) Cinto de segurança para a árvore de transmissão em veículos de transporte coletivo e carga.

Para certos veículos, além dos itens básicos, outros são exigidos. No caso dos reboques e semi-reboques, por exemplo, exige-se protetores das rodas traseiras, lanternas delimitadoras e lanternas laterais, quando as dimensões assim exigirem. Para as motocicletas, a legislação impõe os mesmos itens de segurança relativos aos automóveis de passeio. Às bicicletas, exigem-se faróis, lanternas traseiras e dianteiras e buzina.

Já os veículos destinados ao transporte de produtos perigosos, obedecem à legislação pertinente, dependendo do produto. De acordo com o artigo 6º, da mesma Resolução, os veículos produzidos a partir de 1º de janeiro de 1999, obrigatoriamente, deverão apresentar espelhos retrovisores externos, em ambos os lados, encosto de cabeça em todos os assentos do veículo (exceto os centrais), cinto de segurança graduável e de três pontos e para os veículos de carga, com peso superior a 4.536 quilogramas, também registrador instantâneo de velocidade e tempo. É a Resolução nº 15, de 12 de fevereiro de 1998, do CONATRAM, que estabelece os parâmetros para o transporte de passageiros menores de dez anos, os

quais só podem ser conduzidos nos bancos traseiros e usar individualmente cinto de segurança ou sistema de retenção equivalente. Só a Resolução 20, de 18 de fevereiro de 1998, determina o uso de capacete para veículos como motocicletas e afins (motonetas etc).

Ainda no que se refere às normas de segurança, incongruentemente o novo Código de Trânsito brasileiro contemplou a obrigatoriedade do equipamento suplementar de retenção (air bag), sendo, porém, tal equipamento de segurança, vetado pelas Resoluções nºs 14/1998 e 46/1998 do CONTRAN. O “air bag” frontal para o condutor e para os passageiros do banco dianteiro, consiste num equipamento de segurança obrigatório nos países europeus e nos Estados Unidos. Da mesma forma, as barras laterais de proteção, igualmente obrigatória nos países desenvolvidos e facultativos no Brasil.

2.1.3. Registro e Licenciamento de Veículos Automotores

Com a observância das normas de segurança expostas acima, todo veículo automotor, elétrico, articulado, reboque ou semi-reboque⁴⁵, deve ser registrado perante o órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, no município de domicílio ou residência de seu proprietário. Registrado o veículo, será expedido o Certificado de Registro de Veículo (CRV), de acordo com os parâmetros estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN)⁴⁶. A expedição do CRV, só ocorre mediante consulta aos cadastros do Registro Nacional de Veículos Automotores (RENAVAM), exigindo, do proprietário do veículo, nota fiscal fornecida pelo fabricante do documento equivalente, ou, sendo veículo importado, documento fornecido pelo Ministério das Relações Exteriores, quando o proprietário fizer parte de missões diplomáticas, repartições consulares ou ser

⁴⁵ Semi-reboque: veículo destinado a ser engatado atrás de um veículo automotor.

⁴⁶ A fim de evitar adulterações e falsificações, o CONTRAN expediu normas por meio da Resolução nº 16/1998, para elaboração dos certificados, os quais passaram a estampar dez dígitos.

representante de organismos internacionais⁴⁷.

Estabelece o Código de Trânsito brasileiro, a obrigatoriedade de novo Certificado de Registro de Veículo sempre que for transferida a propriedade, houver mudança de domicílio do proprietário, for alterada qualquer característica do veículo ou houver mudança de categoria do veículo. Para tanto são exigidos, do proprietário, os seguintes documentos, conforme artigo 124, do Código de Trânsito brasileiro⁴⁸:

- 1) Certificado do Registro do Veículo anterior.
- 2) Certificado de Licenciamento Anual.
- 3) Comprovante de Transferência de Propriedade.
- 4) Certificado de Segurança Veicular e de Emissão de Poluentes.
- 5) Comprovante de Procedências e Justificativa da Propriedade dos Componentes e Agregados Adaptados ou Montados no Veículo, quando houver alterações das características da fábrica.
- 6) Certidão Negativa de Roubo ou Furto.
- 7) Comprovante de Quitação dos Débitos Relativos a Tributos, Encargos e Multas de Trânsito.
- 8) Registro Nacional de Transportes Rodoviários, no caso de veículos de carga.
- 9) Comprovante de Aprovação de Inspeção Veicular e de Poluentes e Ruído, quando for o caso, conforme regulamentações do CONTRAN e do CONAMA.

Quanto ao licenciamento, a legislação brasileira estabelece que o seu procedimento será feito anualmente, sendo que o primeiro licenciamento deverá ser feito simultaneamente ao registro. Por outro lado, somente será considerado licenciado o veículo que estiver com os débitos quitados relativos a tributos, encargos e multas de trânsito e multas ambientais, vinculados aos veículos,

⁴⁷ Conforme artigo 122, do Código de Trânsito brasileiro.

⁴⁸ Com a enorme incidência de roubo e furto de veículos, o Código de Trânsito brasileiro estabelece, que as informações sobre o chassi, monobloco, agregados e as características do veículo deverão ser prestadas ao RENAVAM pelo fabricante ou montadora, antes da comercialização do veículo.

independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas⁴⁹. De acordo com a Resolução nº 61/1998, do CONTRAN, ao licenciar o veículo, o proprietário deverá comprovar sua aprovação nas inspeções de segurança veicular de controle de emissão de gases poluentes e de ruídos. Também estabelece a Resolução nº 61/1998, combinada com a Resolução nº 13/98, a obrigatoriedade do porte pelo condutor, do veículo do certificado de licenciamento anual.

Finalmente, salienta-se, que embora o Código de Trânsito brasileiro estabeleça rígidos critérios para a obtenção de Carteiras de Habilitações, como de Registro e Licenciamento de Veículos, observa-se um aumento considerável de falsificações de tais documentos em todo território nacional; números bem maiores do que os registrados sob a égide da antiga legislação, vale dizer, do Código Nacional de Trânsito de 1997 aos dias atuais, seis Resoluções do CONTRAN⁵⁰ visaram regulamentar diretrizes coibindo falsificações das Carteiras Nacionais de Habilitações e dos Certificados de Registro e financiamento de veículos.

2.2. Legislação Argentina

A Argentina apresenta uma legislação de trânsito unificada pela Lei nº 24.499, 06 de fevereiro de 1995, a qual estabelece os parâmetros para todas as províncias no tocante ao licenciamento dos veículos e habilitação dos condutores.

2.2.1. Processo de Habilitação de Condutores de Veículos

Especificamente quanto à habilitação, preceitua o artigo 14, da Lei nº

⁴⁹ Reza o artigo 134, do Código de Trânsito brasileiro que no caso de transferência de propriedade, o proprietário antigo deverá encaminhar ao órgão executivo de trânsito do Estado dentro de um prazo de trinta dias, cópia autenticada do comprovante de transferência de propriedade, sob pena de ter que se responsabilizar solidariamente pelas penalidades impostas e suas reincidências até a data da comunicação.

⁵⁰ Resolução 16, de 12 de fevereiro de 1998, Resolução 19, de 18 de fevereiro de 1998, Resolução 24, de 25 de maio de 1998, Resolução 41, de 25 de maio de 1998, Resolução 50, de 25 de maio de 1998 e Resolução 63, de 25 de maio de 1998.

24.499/1995 que o candidato deverá saber ler e escrever⁵¹, submeter-se a um exame de aptidão física e mental, onde, por meio de uma certidão lavrada em cartório, deverá o condutor não ser portador de nenhuma enfermidade crônica que comprometa suas aptidões físico-motoras. Igualmente, exige-se um exame teórico de conhecimentos sobre Legislação de Trânsito, estatísticas de acidentes e formas de prevenção⁵².

Exige-se, por igual, um exame teórico e prático sobre conhecimentos de mecânica e dispositivos de segurança do veículo. Para a obtenção da licença, se deve requerer ao Registro Nacional de Antecedentes de Trânsito, informações sobre todo histórico do requerente no âmbito policial e administrativo.

A Lei nº 24.499/1995 prevê sete categorias de condutores, denominadas classes, para condução de veículos automotores:

- a) A Classe A: compreende bicicletas, triciclos motorizados e, motocicletas⁵³.
- b) A Classe B: envolve os automóveis e camionetes acoplados ou não para o transporte de até setecentos e cinquenta kilogramas.
- c) A Classe C: compreende todos os veículos de carga não compreendidos na Classe B.
- d) A Classe D: elenca todos os veículos de carga de transporte de passageiros de emergência e segurança pública.
- e) As Classes E, F e G: disciplinam, genericamente, os veículos de transportes articulados, em especial, os equipamentos agrícolas, todos não catalogados nas Classes B e C.

A legislação argentina⁵⁴, ao contrário da brasileira e paraguaia, assegura o direito de concessão da licença a menores de idade para dirigir em veículos, desde que devidamente autorizados por seus pais ou representantes legais, obedecidos os

⁵¹ Em verdade, a exigência de saber escrever recai somente para os motoristas profissionais, na forma do artigo 14, I, Lei nº. 24.499/1995.

⁵² Artigo 14, IV, da Lei nº. 24.499/1995.

⁵³ A Lei nº. 24.499/1995 exige para a condução de motocicletas com mais de 150 cilindradas, experiência de condutor em motos de menor cilindradas por dois anos.

⁵⁴ Artigos 11 e 17, da Lei nº. 24.499/1995.

seguintes critérios:

- a) Vinte e um anos para licença das classes C, D, E.
- b) Dezesete anos para as demais classes.
- c) Dezesesseis anos para motocicletas e ciclomotores.

Aos condutores profissionais das Classes C, D e E, exige-se experiência de pelo menos um ano de condução de veículos compreendidos na Categoria B, sendo que para obtenção da licença para Classe D, exige-se também a Certidão de Registro Nacional de Reincidência e Estatísticas Criminais e Carcerárias, a fim de se observar os antecedentes do candidato à licença pretendida. Aliás, tal exigência existe também para os condutores de veículos para o transporte escolar, substâncias perigosas e maquinários especiais.

Pela legislação argentina, não podem obter esta licença os seguintes casos: profissional pela primeira vez e pessoas com mais de sessenta e cinco anos. Em caso de renovação da habilitação, cabe a denominada autoridade jurisdicional⁵⁵ analisar o prévio exame psico-físico, cuja aferição e deferimento dependem de cada caso em particular.

Ressalta-se, que a Lei nº 24.499/1995, em seu artigo 19, prevê a suspensão do título da licença dos condutores de qualquer Classe, por inaptidão, quando comprovada a inadequação das condições psico-físicas atuais, indiferentemente da prática de quaisquer infrações de trânsito praticadas. Por outro lado, qualquer mudança de dados constantes na licença devem ser comunicados de imediato a autoridade jurisdicional, sob pena de caducar a licença concedida em seu período impreterível de noventa dias.

2.2.2. Normas de Segurança de Veículos

No que concerne as normas de segurança previstas para os veículos,

⁵⁵ Autoridade jurisdicional estampada na lei é meramente administrativa e não judicial.

estabelece a lei argentina regras adequadas aos padrões internacionais, a saber, aos veículos em geral:

- 1) Sistema de frenagem permanente, seguro e eficaz.
- 2) Sistema de direção de iguais características.
- 3) Sistema de suspensão que atenua os efeitos das irregularidades das vias públicas.
- 4) Sistema de rodas com cobertas pneumáticas e de elasticidade equivalente, com as inscrições regulamentares.
- 5) Ter pesos, dimensões e relação potência-peso adequadas às normas de circulação.
- 6) Sistema retrovisor amplo, permanente e efetivo.
- 7) Dispositivo para o corte de energia.
- 8) Sistemas que impeçam a abertura inesperada das portas, porta-mala e capô.
- 9) Buzina de acordo com a sonoridade regulamentada.
- 10) Pára-choques com as dimensões e altura de acordo com normas regulamentares.
- 11) Sistema motriz de retrocesso.
- 12) Painéis internos com velocímetro e conta-giro.
- 13) Luzes traseiras e dianteiras de cores brancas e amarelas.
- 14) Luzes de freios e de retrocesso brancas.
- 15) Luzes intermitentes de emergência, de cor amarela.
- 16) Traves especiais para segurança de crianças nas portas traseiras.

Especificamente aos veículos de carga e transportes exigem-se saídas de emergência, luzes adicionais verdes e roxas nas laterais das carrocerias, bem como, na parte central superior, além de balizas fixas amarelas intermitentes e retrorefletores dispostos em bandas que delimitem os perímetros laterais e traseiros.

Prevê, ainda, a Lei de Trânsito argentina, em seu artigo 33, dispositivos especiais, sobretudo para os veículos de carga, contra a emissão excessiva de gases

poluentes e ruídos. Exigem-se também dispositivos contra consumo de combustível, além de sistema de alarmes anti-roubo⁵⁶. De qualquer forma, ao contrário das demais legislações sul-americanas, a Lei nº 24.499/1995 determina a obrigatoriedade da revisão técnica dos veículos automotores inclusive os acoplados a semi-reboques, os quais só podem circular em vias públicas após periódicas revisões técnicas. Aspecto interessante é o fato de que a periodização das revisões ocorre em virtude de levantamento e estatísticas de acidentes de trânsito, não possuindo, portanto, um prazo determinado. Frisa-se que as oficinas mecânicas responsáveis pelas revisões são todas previamente habilitadas pela autoridade local⁵⁷.

Quanto aos requisitos para circular com o automotor é indispensável que o condutor esteja habilitado para o determinado tipo de veículo e que esteja portanto a licença correspondente. Que possua cédula de identidade e comprovante do seguro em vigência e ainda, que os veículos, incluindo os acoplados e semi-reboques possuam de identificação legíveis e atualizadas, além dos vistos cancelados pela autoridade local das revisões mecânicas periódicas. Para os transportadores de carga, exigir-se-á inscrição no Registro de Transporte de Carga correspondente.

2.2.3. Registro e Licenciamento dos Veículos Automotores

Para a obtenção do Registro e Licenciamento dos veículos exige-se uma inscrição no Conselho Federal de Segurança Viária, uma vez atendidas as normas de segurança dos veículos. Tal inscrição propicia a expedição de uma licença do veículo pelas autoridades municipais. Para tanto, o proprietário do veículo deverá estar registrado no Registro Nacional de Antecedentes do Trânsito. Atendidos esses requisitos, o proprietário do veículo obtém um documento contendo todos seus dados pessoais e dados do veículo.

⁵⁶ Dos quatro Estados-membros do MERCOSUL, só a legislação de trânsito da Argentina exige que o veículo possua alarme anti-roubo de fábrica.

⁵⁷ Artigo 35, da Lei 24.449/1995.

O licenciamento do veículo é feito anualmente com a observância de multas e encargos tributários, assim como a ausência de ocorrências acidentárias no trânsito. O período de um ano das licenças pode ser reduzido caso as estatísticas dos acidentes apontem essa necessidade, como já observado no item 2.2.2 desse trabalho.

2.3. Legislação Paraguaia

Ao contrário da Legislação de Trânsito brasileira, codificada e de alcance em todo o território nacional, a República paraguaia não apresenta uma legislação uniforme e codificada, posto que várias legislações esparsas disciplinam e regulamentam o transporte em todo território paraguaio.

São as Intendências Municipais que disciplinam as normas regulamentadas para o tráfego de veículos. A Ordenança Municipal nº 21, de 1994, estabelece os parâmetros para o transporte terrestre na cidade de Assunção, aplicada analogicamente nas demais províncias paraguaias.

2.3.1. Processo de Habilitação de Condutores de Veículos

Pela Ordenança Municipal nº 21/1994, os condutores de veículos automotores só poderão circular na Capital da República munidos de sua licença de condutor, equivalente à habilitação de trânsito brasileira. De acordo com o artigo 12, da legislação municipal, para a obtenção de licença de condutor são requisitos obrigatórios⁵⁸:

- 1) Ter idade exigida de acordo com a categoria.
- 2) Saber ler e escrever.
- 3) Apresentar Certificado de Capacitação expedida por uma escola de condução legalmente autorizada.

⁵⁸ Artigo 11 e seguintes, da Ordenança Municipal nº 21/1994, Regulamento Geral de Trânsito da Cidade de Assunção.

- 4) Demonstrar aptidão física e mental para conduzir veículos mediante exame médico e psicotécnico praticados por médicos possibilitados pela Intendência Municipal.
- 5) Demonstrar aptidão para conduzir veículos, mediante exame prático.
- 6) Demonstrar mediante exames escritos, conhecimento das normas vigentes de trânsito, seguridade de vida, de primeiros auxílios médicos, prevenção e extinção de incêndios e demais que determine a Intendência Municipal para cada categoria.
- 7) Estar domiciliado em Assunção, ou ser a Capital o centro de suas atividades.
- 8) Não ter sido julgado por juiz competente, por meio de sentença, inabilitado por condução de veículos.
- 9) Apresentar fotocópia de cédula de identidade policial, ou passaporte, caso seja estrangeiro.

Preenchidos tais requisitos, fica o condutor paraguaio habilitado para obtenção de licenças para as seguintes categorias; condutor profissional, condutor particular ou condutor de motocicletas e similares.

A categoria profissional por sua vez compreende três sub-categorias: Profissional A, Profissional B e Profissional C.

- a) A primeira sub-categoria, Profissional A: habilita o condutor a dirigir ônibus de transporte público ou privado de passageiros, transporte escolar e de turismo.
- b) A segunda categoria, Profissional B: habilita à condução de caminhões de carga com mais de dez toneladas, acoplados ou não.
- c) A terceira categoria, Profissional C: compreende habilitações para caminhões de duas e meia a dez toneladas, além de táxis.

A licença de condutor particular habilita seu titular para o manejo de automóveis e veículos particulares com capacidades de até dezesseis passageiros, assim como camionetes de até dois mil e quinhentos quilogramas de carga útil.

Preceitua, ainda a Ordenança Municipal nº 21/94, em seus artigos 17 e 55, que para habilitar-se à sub-categoria de Profissional A, o candidato deverá ter vinte e dois anos de idade e contar com dois anos de habilitação nas categorias inferiores. Já, para a sub-categoria de Profissional B, exige-se idade mínima de vinte anos e dois anos de habilitações em categorias inferiores. Para o Profissional C, a idade exigida é de dezoito anos, igual idade para os condutores de veículos particulares. Aos condutores de motocicletas exige-se idade mínima de dezesseis anos, porém mediante expressa autorização dos pais, que se responsabilizam civil e criminalmente.

Aspecto interessante na Legislação de Trânsito de Assunção é a proibição profissionais às pessoas com mais de sessenta anos de idade para habilitações as categorias, sendo que os condutores de veículos particulares com mais de sessenta e cinco anos de idade, submetem-se, anualmente, a exames de aptidão física e mental. Por outro lado, em havendo advento de novas legislações e categorias, a Intendência Municipal poderá exigir, mesmo para os já habilitados, novos requisitos para a condução de veículos.

2.3.2. Normas de Segurança dos Veículos

No que diz respeito ao registro dos veículos, a legislação de Assunção prevê uma cédula de identificação dos veículos, contendo dados pessoais do proprietário, marcando o modelo e os números de fábrica que identifiquem o veículo, a fim de que se possa proceder a inspeção do veículo pelas autoridades constituídas, as quais verificarão se o veículo atende as normatizações técnicas. De acordo com o artigo 43, da Ordenança Municipal nº 21/94, todo veículo deverá apresentar as seguintes condições técnicas para a expedição de Cédula de Identificação⁵⁹.

- 1) Motor e acessórios em bom funcionamento.
- 2) Sistema de iluminação, com faróis brancos ou amarelos claros, com luz

⁵⁹ Artigo 43, da Ordenança Municipal nº 21/1994, Regulamento Geral de Trânsito da Cidade de Assunção.

alta e baixa, luzes de giros intermitentes de cor amarela, luzes de freios vermelhas, luz de retrocesso (marcha a ré) branca, luzes amarelas intermitentes de emergência, luz branca para placas traseiras.

- 3) Sistema de freios que reúna as condições de segurança.
- 4) Sistemas de direção seguro que permita o controle do veículo, sendo que o volante de direção deve estar direcionado para esquerda.
- 5) Sistema de suspensão que atenua as irregularidades das vias públicas e que contribua para a estabilidade e aderência do veículo.
- 6) Pára-choques dianteiros e traseiros.
- 7) Cintos de segurança e apoio para as cabeças nos assentos dianteiros e traseiros.
- 8) Dispositivo de escapamento silencioso e de acordo com as legislações concernentes ao escape de gases poluentes.
- 9) Limpadores de pára-brisas.
- 10) Buzinas adequadas, que não causem sons estridentes.
- 11) Espelhos retrovisores.
- 12) Pneus em boas condições.
- 13) Extintor de incêndio.
- 14) Dispositivos dianteiros e traseiros para reboques em caso de emergência ou defeitos mecânicos.

Fica ao arbítrio da Intendência Municipal regulamentar outros condicionamentos técnicos e de segurança para a circulação de veículos em vias públicas, como a periodização da inspeção técnica dos veículos.

Especificamente aos caminhões de carga, há na Legislação de Trânsito da cidade de Assunção, além dos requisitos normais para o licenciamento dos veículos de passeio, exigência no sentido de que a carroceria tenha uma construção adequada à carga que deverá ser transportada, sendo que, em nenhum caso se admite que a carroceria ultrapasse mais da metade da largura da traseira do veículo, máximo de peso admitido no transporte de carga nas vias urbanas, são vinte e quatro toneladas

para veículos com doze rodas, vinte e duas toneladas para veículos de oito rodas, dezessete toneladas de seis rodas, onze toneladas para os de quatro rodas e sete toneladas para os veículos com apenas duas rodas. Qualquer exceção fica ao encargo da Intendência Municipal autorizar ou não a circulação do veículo. No que diz respeito ao transporte de cargas perigosas, preceitua a Ordenança Municipal nº 21/1994, as diretrizes de praxe, basicamente enfatizando as inúmeras formas de sinalização que identifica o produto transportado e seu grau de periculosidade⁶⁰. Aos reboques, semi-reboques e acoplados, exigem-se que as mesmas luzes (cores) da traseira do veículo, sempre estampada continuamente nas laterais do mesmo veículo, oferecendo a máxima segurança nas vias públicas. No mais, qualquer norma mais específica aos veículos de transporte de carga obedecem aos parâmetros de outras legislações do Paraguai, incluindo o Código Civil paraguaio, o qual, em seus artigos 922 e seguintes, estabelece parâmetros para o transporte de pessoas e coisas, matéria essa disciplinada, igualmente, pela Lei nº 213/1993, Código de Trabalho paraguaio.

Em verdade, como já enfocado, várias leis e decretos, de forma isolada, disciplinam a Legislação de Trânsito no Paraguai. A Lei nº 468/1974, estabelece, em linhas gerais, a criação de um órgão diretor para o transporte de cargas ou de passageiros. Tal o organismo, dependente do Ministério de Obras Públicas e de Comunicações, visa promover e estimular os estudos relativos aos serviços de transporte, como estabelecer as características técnicas, que devem reunir as unidades de transporte público, para suas habilitações e trânsito, sobretudo no que concerne as condições de segurança. Assim, as unidades de transporte de passageiros e de cargas deverão ser habilitados anualmente pelo Órgão de Transporte, o qual tem a responsabilidade de fiscalizar e cancelar os registros dos condutores de veículos, expedidos pelas municipalidades.

Aos veículos de transporte, a legislação paraguaia estampa diversas disposições legais, fugindo, portanto, mais uma vez da uniformização legal. Pela Disposição de Lei nº 73/1995, há uma preocupação com o transporte de carga

⁶⁰ Artigo 49, da Ordenança Municipal nº 21/1994, Regulamento Geral de Trânsito da Cidade de Assunção.

nacional e internacional, onde a habilitação para a circulação das denominadas carretas e semi-reboques exige a apresentação de uma declaração lavrada em cartório, subscrita por um representante da empresa solicitando a habilitação⁶¹.

Tal declaração estabelece, por sua vez, os condicionamentos técnicos e de segurança determinados e assegurados pelo Decreto-Lei nº 22.094, de 17 de setembro de 1947, que consiste no Regulamento Geral de Trânsito Caminhoneiro. Este estatuto legal tira ao alvitrío das municipalidades da República do Paraguai, a adoção das disposições necessárias para a circulação dos veículos de carga, no âmbito urbano de cada municipalidade, atentando-se, porém, para as diretrizes gerais da segurança preceituadas pelo Decreto-Lei nº 22.094/1947, o qual, a partir do artigo 13, estabelece critérios quanto às medidas de equipamentos de segurança dos veículos. Estes divididos em quatro classes distintas: Classe I, que compreende as carretas de transporte de carga pesada cujo peso não exceda doze toneladas; Classe II, que compreende carretas de carga pesada que suporte até doze toneladas; Classe III, que compreende as carretas relativamente de cargas menos pesadas até dez toneladas, abrangendo portanto veículos médios de transporte de carga. Finalmente a Classe IV, compreende as carretas não elencadas nas classes anteriores, cujas cargas não excedam sete toneladas.

Quanto aos veículos de carga em circulação, a legislação internacional exige um “Certificado Internacional para Automóveis”⁶², cujo certificado apenas será expedido caso o condutor se submeta a exames, especificados no capítulo que trata das categorias, dimensões, pesos e equipamentos dos veículos, isto é, artigos 13, 14, 32 e seguintes, do referido Decreto-Lei nº 22.094/1947.

2.3.3. Registro e Licenciamento dos Veículos Automotores

Pela Ordenança Municipal nº 21/1994, o registro e licenciamento dos

⁶¹ Artigo 1º, Disposição nº 73/1995.

⁶² Artigo 129, do Decreto Lei nº. 22.094. Embora o decreto utilize a expressão “automóvilis”, o Certificado Internacional exigido, destina-se, precipuamente, ao veículos de carga.

veículos ocorrem mediante a expedição do Registro Municipal de Condutores e Infratores, o qual contém os seguintes dados:

- a) Número e categoria da licença do veículo.
- b) Dados pessoais do condutor.
- c) Limitações físicas do condutor.
- d) Marca, ano, modelo do veículo e número de fábrica.

A legislação prevê inspeções periódicas dos veículos, porém sem datas determinadas, ficando a critério da Intendência Municipal. Da mesma forma, não estabelece a Ordenança Municipal qual o período de licenciamento do veículo. A sua validade perdura indeterminadamente até que a Intendência, sem data prevista, resolva inspecionar o veículo.

2.4. Legislação Uruguaia

A legislação de trânsito, no Uruguai, embora estampe uma Legislação Nacional de Circulação Viária, precisamente o Decreto nº 118, de 23 de março de 1984, em verdade, é a Ordenança Municipal de Trânsito de Montevideu, constituída de vários decretos esparsos que disciplinam as normas para o trânsito dos veículos automotores em todo o país.

2.4.1. Processo de Habilitação de Condutores de Veículos

O Decreto nº 118/1984, sintetiza todas as normas pré-existentes e consagra um Órgão Estatal único, responsável para a concessão das licenças dos condutores dos veículos. Tal órgão ligado ao Ministério de Transporte e Obras Públicas, na verdade, é uma Comissão Assessora Permanente ligada às administrações municipais, algo totalmente diverso do organograma do DETRAN e CIRETRAN no Brasil. Cabe a esta comissão permanente estabelecer os critérios para as habilitações

dos condutores, bem como, as diretrizes de segurança de trânsito em todo território uruguaio. As licenças, portanto, são expedidas pelo Ministério de Transportes e Obras Públicas, o qual, estabelece as seguintes categorias e suas respectivas licenças.

- a) Categoria A: para condução de veículos de até nove passageiros (incluindo o condutor) e veículos de até mil quilogramas de carga, podendo rebocar até quatrocentos e cinquenta quilogramas. Para esta categoria exige-se idade mínima de dezoito anos do condutor.
- b) Categoria B: condução de veículos e camionetes de até quatro mil quilogramas de carga, podendo levar reboque, porém com carga total não superior aos quatro mil quilogramas. Idade mínima de dezenove anos, além de um ano de experiência em outra categoria.
- c) Categoria C: Para condução de automóveis de passeio e camionetes de todo tipo. Exige-se idade mínima de vinte e três anos.
- d) Categoria D: para condução de veículos de praça. Idade mínima de vinte e um anos, com dois anos de experiência em outra categoria.
- e) Categoria E: condução de veículos e camionetes com até sete toneladas de carga, podendo levar reboque e semi-reboque e até quatro toneladas. Idade mínima de vinte e três anos de experiência em outra categoria.

A partir das categorias elencadas obtêm-se as seguintes licenças:

- a) Licença C: habilita o condutor para a condução dos veículos da categoria B e todo tipo de caminhão simples.
- b) Licença D: habilitação para conduzir veículos da categoria C e todos os veículos de carga (reboques e semi-reboques).
- c) Licença E: habilitação para conduzir veículos da categoria C e ônibus (incluindo escolar).
- d) Licença F: condução de veículos automotores de duas rodas. Idade mínima, dezoito anos.
- e) Licença G: condução de veículos ciclo-motores. Idade mínima, dezesseis

anos.

Para a obtenção das respectivas licenças, o candidato deverá submeter-se a exames de aptidão físicas e psíquicas, como de conhecimentos práticos e teóricos sobre trânsito perante a Comissão Assessora Permanente do Ministério dos Transportes e Obras Públicas, que possui representantes em todas as Intendências Municipais. A propósito, fica a critério de cada Intendência Municipal estabelecer ou não, exames complementares, que considere conveniente aos possuidores de licenças com validade em território nacional⁶³. Portanto, o aspirante a condutores de veículos, na prática, além do Certificado Nacional, deverá obter uma Licença da Administração Municipal correspondente ao seu domicílio, podendo as administrações municipais estabelecerem a obrigatoriedade para os pretensos condutores, na participação em Cursos de Aprendizagem de Trânsito e Normas de Segurança, sendo que a primeira licença obtida pelo condutor terá uma validade de dois anos, em caráter precário, pois as prorrogações serão de até dez anos (dependendo das infrações consignadas). Após os sessenta anos de idade, aprova-se a licença por mais cinco anos. Pela lei uruguaia, cessa a capacidade para conduzir veículos automotores aos setenta anos de idade.

2.4.2. Normas de Segurança de Veículos

Há, na legislação uruguaia, pormenores bem singulares em relação a outras legislações, no que concerne as normas de segurança nos veículos automotores. Nesse sentido, todo automóvel, com exceção das motocicletas, deverão estar providos de freios, que devem ser facilmente acionados pelo condutor, sendo que os freios de serviço (de mão) devem atuar sobre todas as rodas e não só as traseiras como na maioria dos veículos. Exige-se que os comandos dos freios dos pedais e os freios de serviço obedeçam, mecanicamente, o mesmo comando, algo diverso da

⁶³ Estabelece o Decreto nº 118/1984, que a reprovação nos exames específicos das Intendências Municipais, embora não invalide a licença nacional, mas impossibilita ao condutor dirigir naquela municipalidade.

maioria dos veículos montados no Continente sul americano⁶⁴. Tal dispositivo propicia frenagens mais seguras e eficientes. Todos os automóveis das categorias B, C, D, E devem possuir dispositivos refletores em forma de triângulos fixados na parte traseira, de cor roxa, de forma a sinalizar todo o plano longitudinal dos veículos. Tais dispositivos devem possuir um poder refletor igual para a noite e para o dia. Aos semi-reboques, os dispositivos refletores devem estar presentes, não só nas partes traseiras, mas também nas duas laterais dos veículos, sob toda a extensão. Contrariando ainda outras legislações, o Decreto nº 118/1984 não exige dispositivo de luzes intermitentes (pisca-alerta) para nenhum dos veículos elencados na Categoria.

Observa-se ainda na lei uruguaia, uma grande preocupação quanto à obrigatoriedade de dispositivos complementares de luzes, sobretudo com relação à neblina, algo comum nas rodovias não só de Montevideu, como em todo país. Distintamente aos outros países integrantes do MERCOSUL, os veículos automotores, de qualquer categoria, devem sair das fábricas com faróis de neblina (de milha) simétricos na dianteira com altura de 30 centímetros abaixo dos faróis normais, faroletes traseiros ligados aos dispositivos de freios, cujas luzes de advertência deverão ter um alcance não inferior a 500 metros. Os faroletes traseiros devem ser acionados também concomitantemente com o dispositivo da contramarcha (marcha a ré).

Ademais, prevê a legislação redutores de poluentes e para consumo de combustível, bem como silenciadores eficazes contra ruídos. Não há previsibilidade para os dispositivos de segurança “air bag” e nem acessórios, tais como “macaco”, chave de rodas, chaves de fendas e até mesmo pneumáticos (pneus) sobressalentes.

2.4.3. Registro e Licenciamento dos Veículos Automotores

Pela legislação uruguaia, o registro do veículo ocorre mediante à expedição

⁶⁴ A exigência uruguaia no tocante aos freios dos pedais e dos serviços sob o mesmo comando, é um detalhe mecânico só existente nos veículos da Europa e Estados Unidos.

pelas Intendências Municipais, do Registro Nacional dos condutores. Este documento, embora expedido pelas Intendências, está vinculado ao Ministério de Transporte e Obras Públicas. Só se obtém o registro caso o veículo apresente todas as normas de segurança exigidas, assim como as placas, contendo a matrícula do veículo e o número correspondente ao Departamento de Trânsito e Transporte dos Veículos Automotores.

O licenciamento do veículo tem que ser renovado anualmente, mediante inspeção do veículo, realizada pelo Departamento de Trânsito e transporte de veículos das Intendências Municipais.

2.5. Análise Comparativa das Similitudes e Diferenças entre as Apontadas Legislações

Pelo confronto das legislações de trânsito dos Estados-partes, no que concerne os aspectos observados, conclui-se que a legislação brasileira apresenta uma sistematização bem mais apurada do que as legislações argentina, paraguaia e uruguaia. Isso ocorre pela uniformização e codificação das normas de trânsito no Brasil, através da recente Lei Nacional de Trânsito algo que não existe nos demais países do MERCOSUL, mesmo na Argentina, que embora apresente uma Lei Nacional de Trânsito, mas deixa, assim como no Paraguai e Uruguai, ao alvítio das autoridades locais, estabelecer diretrizes para a aplicabilidade da norma geral.

No que concerne aos critérios estabelecidos pelas legislações quanto à habilitação dos condutores, normas de segurança para os veículos e registro e licenciamento dos veículos, podemos detectar a presença de semelhanças nas legislações, posto obedecerem a normatizações internacionais impostas no processo de fabricação dos veículos. Todavia, há diferenças que obedecem, por sua vez, as peculiaridades de cada país, como veremos a seguir.

2.5.1. Processos de Habilitações de Condução de Veículos

As legislações de trânsito evidenciam, basicamente, quatro pontos comuns de observação no tocante as habilitações dos condutores de veículos. Tais pontos são convergentes em suas linhas gerais, salvaguardando certas diferenças em cada Estado-membro:

a) Quanto às categorias profissionais e à idade mínima exigida dos condutores

A legislação brasileira elenca cinco categorias de condutores, separando, nitidamente, os candidatos à condução de veículos de passeio e os candidatos à condução de motorista profissional das Categorias C, D e E, compreendendo os transportes de cargas de modo geral e os transportes coletivos de passageiros. Para as Categorias A, B e C, exige, o Código de Trânsito brasileiro, a idade mínima de dezoito anos. Para as habilitações às Categorias D e E, a idade mínima exigida é de vinte e um anos.

Já a legislação argentina prevê sete categorias de condutores, sem contudo, ao contrário da legislação brasileira, promover a distinção entre condutores de veículos de passeio e motoristas profissionais. Isto porque a Categoria (Classe B) engloba tanto veículos propriamente de passeio quanto camionetes acopladas ou não, destinadas a transporte de cargas que não excedam setecentos e cinquenta quilogramas. Portanto, a legislação argentina tem como parâmetro não a distinção entre veículos de passeio e de transportes, e sim a capacidade de carga dos veículos, sendo esses, de carga pesada, englobados nas Classes E, F e G. Aspecto importante é a separação dos veículos de transporte de passageiros, de emergências e segurança pública, numa única Categoria (Classe D), algo não previsto nas demais legislações.

De outra feita, a lei da Argentina diverge contundentemente da legislação brasileira, no tocante a idade dos candidatos à habilitação. Exige-se idade mínima de dezesseis anos para os veículos da Classe A (motocicletas, triciclos motorizados e bicicletas), dezessete anos para as Classes B (automóveis e camionetes), F e G

(veículos de transporte articulados, em especial, maquinário agrícola) e vinte e um anos para as Classes C, D e E (veículos de carga não compreendidos na Classe B; veículos de transporte coletivo de passageiros e de emergência; e transporte articulados de carga).

Observa-se assim, certa incongruência da legislação argentina quando confere a habilitação à jovens de apenas dezesseis anos para condução de veículos, não só de passeios, mas também de transporte de carga, que requerem maior responsabilidade de seus motoristas.

A legislação paraguaia, por sua vez, converge mais com a legislação brasileira na medida em que elenca três categorias de condutores havendo uma nítida distinção entre motoristas profissionais e motoristas de particulares.

Os condutores particulares ficam habilitados somente aos veículos de passeio e camionetes com carga útil de no máximo dois mil e quinhentos quilogramas, o que não chega a caracterizar um veículo de carga. Já a categoria profissional divide-se em sub-categorias, que determinam a habilitação de acordo com a capacidade de carga dos veículos, algo semelhante com os critérios adotados pela legislação brasileira. Aos candidatos à habilitação dos veículos particulares exige-se idade mínima de dezoito anos e vinte a vinte e dois anos para os condutores profissionais. Assim como na Argentina, no Paraguai, os jovens de dezesseis anos podem adquirir habilitação para condução de motocicletas e triciclos, o que é proibido no Brasil.

No Uruguai, observa-se quanto às habilitações dos condutores, uma semelhança muito grande com a legislação argentina. Diversamente do Brasil e Paraguai, os parâmetros traçados pela lei uruguaia não é a distinção entre profissional e o condutor de veículos de passeio. Das quatro categorias elencadas, distinguem-se as habilitações pelo peso e capacidade de carga dos veículos. Para a Categoria A (veículos de até mil quilogramas) exige-se idade mínima de dezoito anos, assim como no Brasil e Paraguai. De acordo com o aumento de peso e capacidade dos veículos exige-se idade de dezenove a vinte e três anos. Com dezesseis anos o candidato já pode conduzir motocicletas e veículos equivalentes como no Paraguai e Argentina.

b) Quanto aos períodos de experiência nas habilitações

Há que se ressaltar que nas legislações dos Estados-membros, uma preocupação comum se evidencia: inviabilizar que um condutor habilitado para uma categoria menos profissional adquira a habilitação para outra mais profissional, sem que esteja apto para tanto. Dessa forma, exige-se do candidato um período de experiência numa categoria inferior, a fim de que possa auferir a habilitação em outras categorias superiores.

Pela legislação brasileira, o condutor só poderá se habilitar a Categoria C, caso tenha sido habilitado pelo menos há um ano na Categoria B, sem ter cometido nenhuma infração de trânsito. Tal exigência existe também na legislação argentina, onde aos condutores das Classes C, D e E, precisam passar por uma experiência de um ano na Categoria B com observância aos seus antecedentes de motorista.

Quanto a este aspecto, a legislação paraguaia é mais contundente na medida em que preceitua uma experiência de dois anos em uma sub-categoria profissional para outra que exija mais profissionalização.

O mesmo ocorre com a legislação uruguaia, que também exige dois anos de experiência em categorias inferiores para a habilitação às categorias superiores. Porém, não há nas legislações paraguaia e uruguaia qualquer menção às infrações cometidas pelos condutores nas categorias inferiores.

c) Quanto aos exames necessários para a obtenção das habilitações

A legislação brasileira é sem dúvida a que apresenta os mais rígidos critérios para que os candidatos adquiram suas carteiras de motoristas. Além dos exames de aptidão física e mental, comum nas legislações dos demais Estados-membros, exige a lei brasileira exames teóricos e práticos não só pertinentes as Leis de Trânsito, mas também de direção defensiva, noções de mecânica, noções de preservações do meio ambiente e primeiros socorros. Em comparação com as outras legislações, a brasileira só peca por não prever exames de estatísticos de acidentes, e formas de prevenção, aspecto imprescindível para a conscientização dos futuros motoristas.

Este aspecto é o que mais chama atenção na legislação argentina, a qual prevê basicamente exames físicos e teóricos sobre as normas gerais de trânsito. Não há qualquer previsibilidade na legislação da Argentina com relação a exames práticos de direção preventiva. As formas de prevenção são passadas aos candidatos apenas por meio de palestras e aulas teóricas.

No Paraguai, por não apresentar uma legislação unificada, são as Intendências Municipais que determinam os critérios para os exames de habilitação. Basicamente, emprega-se os critérios aplicados em Assunção onde exige-se exames médicos (incluindo psicotécnico), e exames práticos e teóricos das Leis de Trânsito. Qualquer exigência a mais fica ao alvítio de cada Intendência.

Já o Uruguai possui uma legislação que palidamente estampa os critérios para a habilitação dos condutores. A legislação também deixa a critério de cada Intendência Municipal, as exigências impostas aos futuros motoristas. Exige-se, basicamente, aptidão física e psíquica e conhecimentos teóricos e práticos das normas de trânsito, sem qualquer observação ao meio ambiente e direção defensiva.

Com relação aos veículos que transportam cargas perigosas, das legislações em foco, somente a brasileira prevê cursos e exames específicos para esse tipo de transporte.

2.5.2. Normas de Segurança dos Veículos

Quanto aos dispositivos e acessórios de segurança ligados genericamente quanto aos sistemas de iluminação, de freios e mecânicos, observa-se que as legislações, por obedecerem à normatizações internacionais, apresentam pontos em comum. Contudo, na análise de elementos específicos, diferenças são detectados.

A legislação brasileira elenca vinte e nove itens, dentre os quais alguns não constam nas outras legislações, como, por exemplo, retrorefletores traseiros que indicam o momento da freiada do veículo, registrados instantâneos de velocidade para os veículos de transporte e dispositivo destinado a controle do ruído do motor.

Além disso, a lei brasileira é a única que determina a obrigatoriedade de apetrechos como chave de roda, macaco e roda sobressalente.

A legislação argentina, por sua vez, apresenta alguns itens de segurança de suma importância, que não estão presentes nas legislações brasileira, paraguaia e uruguaia, tais como os traves especiais para a segurança de crianças nas portas traseiras, dispositivo para o corte de energia do veículo e que impeçam abertura do capô. Assim, como a legislação paraguaia, a argentina apresenta a obrigatoriedade de um sistema de suspensão que atenua as irregularidades das vias públicas. Não há previsibilidade de acessórios como triângulo de sinalização, macaco, pneus sobressalentes.

Se a legislação paraguaia prevê um dispositivo de segurança do veículo não observado nas demais legislações, qual seja, sistema de direção direcionada para a esquerda, o que possibilitaria um maior controle do veículo, não há previsibilidade, assim como na Argentina, da obrigatoriedade de macacos, rodas sobressalentes, chaves de rodas e triângulos de sinalização.

Finalmente, a legislação uruguaia apresenta algumas normas bem peculiares, como dispositivos de luzes próprias para neblina e, sobretudo, sistema de frenagem em que os freios do pedal e de serviço obedecem, mecanicamente, o mesmo comando. Por outro lado, contrariamente as outras legislações, a uruguaia exige que os veículos das categorias B, C, D e E (camionetes e veículos de carga) possuam refletores de cor roxa fixados na traseira dos veículos, de forma a sinalizar todo o plano longitudinal do veículo. Igualmente as legislações argentina e paraguaia não prevêm acessórios, como pneus sobressalentes, chaves de roda, macaco etc.

Salienta-se, que dentre as legislações, somente a uruguaia e brasileira exigem a obrigatoriedade de redutores de poluentes.

2.5.3. Registro e Licenciamento de Veículos Automotores

No que diz respeito ao registro dos veículos, a legislação brasileira é que

apresenta as maiores exigências, sobretudo no caso de transferência dos veículos a fim de inibir a incidência de veículos roubados ou adulterados.

No Brasil, para se registrar pela primeira vez o veículo, basta apresentar perante o órgão competente, no caso o Registro Nacional de Veículos Automotores (RENAVAM), a nota fiscal do fabricante com a característica do veículo. Porém, para a transferência dos veículos de um proprietário a outros, há uma série de exigências não previstas nas demais legislações dentre elas o certificado do registro anterior, certificado de licenciamento, comprovante de transferência, certificado de segurança veicular e de emissão de gases poluentes, além de certidões negativas de roubo e furto, tributos, encargos e multas de trânsito.

Para o licenciamento feito anualmente, a legislação prevê uma minuciosa inspeção dos veículos para averiguação dos seus quisitos de segurança. Tal inspeção é realizada por órgãos oficiais.

Já pela legislação argentina, obtém-se o registro do veículo mediante inscrição no Conselho Federal de Segurança Viária. Para tanto, o proprietário deverá constar no Registro Nacional de Antecedentes de Trânsito, algo não previsto pela legislação brasileira. Para tanto, os documentos necessários são os dados pessoais do proprietário e a nota fiscal do veículo com suas discriminações.

Quanto ao licenciamento, no Brasil, é feito anualmente, observados a inspeção do veículo, os pagamentos dos encargos tributários e as multas pendentes. Aspecto importante é que, ao contrário do Brasil, o período para inspeção dos veículos, feita também por órgãos oficiais, poderá ser reduzido para menos de um ano, caso as estatísticas de acidentes de trânsito assim o exigirem. Por outro lado, acertadamente, a legislação argentina só admite a renovação da licença dos veículos caso não hajam antecedentes acidentários, algo que infelizmente não é exigido pela legislação brasileira.

No Paraguai, para o registro exige-se, basicamente, a nota fiscal do veículo. No caso de transferência é silente a legislação paraguaia, a qual, por não ser unificada, fica a critério das Intendências Municipais. Da mesma forma, cada Intendência Municipal determina a periodicidade das inspeções e a validade dos

licenciamentos dos veículos, sendo que as inspeções para os licenciamentos podem ser feitas por agentes não-governamentais desde que autorizados pelas Intendências.

No Uruguai, assim como no Paraguai, o registro dos veículos é obtido perante as Intendências Municipais, as quais estão vinculadas ao Ministério de Transporte. Exige-se a matrícula do veículo contendo suas especificações. Semelhantemente ao Brasil, o licenciamento é feito anualmente, sem exceções como na Argentina, mediante inspeção feita por autoridades dos Departamentos de Trânsito das Intendências. Assim como as demais legislações, exceto a brasileira, não há na legislação uruguaia qualquer exigência mais rígida para a transferência de veículos de um proprietário a outro.

CAPÍTULO III

A NECESSIDADE DE HARMONIZAR AS LEGISLAÇÕES DE TRÂNSITO DOS ESTADOS-MEMBROS

3.1. O Instituto da Harmonização

Em virtude do fenômeno acelerado da globalização do mercado mundial, os processos de integração econômica tornaram-se uma realidade, onde as perspectivas de suas efetivações implicam na discussão acerca de uniformização e harmonização das legislações dos Estados-membros, tendo em vista o alcance e a salvaguarda que uma ordem jurídica comum pode propiciar às comunidades, tanto na esfera econômica quanto sob a ponta de vista social. No dizer de SAN VICENTE⁶⁵, concomitantemente aos sonhos de criação de um direito comum, universal, válido para todos os povos, afloram processos similares em níveis regionais. Antes mesmo dos processos de integração hoje observados, sempre houve, conforme PABST⁶⁶, em nível internacional, uma real aspiração pela uniformização do Direito, considerando as demandas comuns entre os Estados-nacionais.

Logo após as graves conseqüências da Primeira Guerra Mundial, em que as seqüelas do conflito eram comuns entre os países, buscou-se, no cenário

⁶⁵ SAN VICENTE, Osvaldo Montero. *Derecho del trabajo de los países del Mercosur*, p. 22.

⁶⁶ PABST, Haroldo. *Op.cit.*, p. 20.

internacional, um processo de unificação de diversas legislações, sobretudo, como evidenciado por SAN VICENTE⁶⁷, com a criação da Sociedade das Nações, da qual originaram-se outras organizações, nos mais diversos âmbitos, como do trabalho, comércio, indústria etc.

Todas as tentativas de unificação legislativa obviamente se deparam com obstáculos naturais, inerentes às divergências entre os Estados-membros, os quais não apresentam as mesmas condições de operacionalização no trato da integração. Conforme PABST “por meio de um processo obrigatório de adaptação conjunta de várias legislações nacionais, com base num texto básico aprovado previamente pela autoridade comunitária (Parlamento ou Comissão)”⁶⁸, as dificuldades para os processos de unificação impuseram, aos países envolvidos, uma opção menos ambiciosa de unificação, onde as perspectivas de harmonizações totais foram, paulatinamente, substituídas por um processo integrativo mais flexível, através do qual busca-se uma aproximação das legislações nacionais adaptando-as ao contexto regional, compatibilizando com a concepção tradicional de soberania dos Estados. Optou-se, portanto, informa o autor, pela adoção de princípios gerais norteadores das relações jurídicas, princípios esses, que eficazmente aplicados, podem redundar, a partir de uma uniformidade parcial, em distintos níveis de integração.

De acordo com FERREIRA e OLIVEIRA⁶⁹, é a unificação o nível mais profundo de aproximação das legislações, pois a busca do progresso comum, requer diretrizes equânimes para os diferentes países, a partir de uma sistematização normativa igualitária e que não propicie qualquer divergência entre os Estados, algo de difícil efetivação em virtude da complexidade do próprio Direito, exteriorizado em diversas legislações. Desta feita, hoje, qualquer perspectiva conseqüente de integração, que objetive alcançar a unificação, exige a observância pormenorizada da possibilidade da harmonização como elemento de aproximação das legislações, adaptando-as a fatos e demandas concretas. Tal harmonização é um processo intermediário, plenamente exeqüível entre os processos integrativos parciais e totais,

⁶⁷ SAN VICENTE, Osvaldo Montero. *Op.cit.*, p. 21.

⁶⁸ PABST, Haroldo. *Op.cit.*, p. 1.

⁶⁹ FERREIRA, Maria Carmem, OLIVEIRA, Júlio Ramos: **Mercosur: enfoque laboral**, p. 37.

uma vez que atenua as diferenças mais contundentes entre os Estados-membros.

Calcado em três princípios básicos, a saber: a) aceitação de algumas diretrizes comuns por parte das diversas legislações nacionais; b) manutenção de peculiaridades próprias; c) aberta à vocação de um aperfeiçoamento constante dos instrumentos para minorar as diferenças existentes, segundo FERREIRA e OLIVEIRA⁷⁰, tal harmonização propicia modificações estruturais das legislações nacionais, eliminando barreiras e discriminações, como também atenua as disparidades entre as diversas legislações. Assim, a edificação do mercado comum obedece ao compromisso estampado no Tratado de Assunção de 1991 em seu artigo 1º, o qual elege a harmonização das legislações com precípua instrumento à consecução do processo integrativo do Cone Sul, como indicadores fortes de um verdadeiro mercado comum.

De acordo com FERREIRA e OLIVEIRA⁷¹, três princípios regem a política de harmonização:

- a) Aceitação de algumas diretrizes comuns por parte das legislações nacionais.
- b) Manutenção das peculiaridades próprias.
- c) Aberta vocação à um aperfeiçoamento constante dos instrumentos para minorar as diferenças existentes.

Tal processo de harmonização é, portanto, uma precípua tarefa para que as “liberdades fundamentais” (circulação de mercadorias, pessoas, serviços e capitais) se concretizem sem qualquer restrição que possam comprometer o desenvolvimento de um verdadeiro mercado comum, o que, requer um direito supranacional, cujo direito, segundo Paz “(...) é uma das espécies de cooperação interestatal no campo econômico”⁷².

No dizer de PAZ, “Harmonização significa, corretamente, a adaptação das legislações internas a uma diretriz comum tomada externamente, podendo-se manter

⁷⁰ Idem, *ibidem*.

⁷¹ Idem, *ibidem*.

⁷² PAZ, Vania Beatriz Rey. **MERCOSUL: a (im)possibilidade de harmonizar as legislações sindicais**, p.28.

certas diferenças, eliminar outras e atenuar algumas”⁷³. Portanto, o grande escopo da harmonização é, por conseguinte, propiciar uma aproximação das legislações de tal modo que realça suas similitudes e atenua suas diferenças.

Além da livre circulação de bens e serviços e de pessoas, o fortalecimento do mercado comum pretendido pelo MERCOSUL implica na edificação de uma harmonia das legislações, posto que, pelo pactuado no Protocolo de Ouro Preto, em 17 de dezembro de 1994, mais especificamente no artigo 34, “Que o Mercosul terá personalidade jurídica de direito internacional”, a projeção econômica do bloco emergente só será possível na medida em que atuar, segundo Cassela “como sujeito de Direito Internacional derivado”⁷⁴ o que implica na capacidade de influenciar a criação de outras entidades internacionais e, o que é mais importante “atuar no processo de criação de normas”⁷⁵. Não há como proceder à criação de normas em um organismo internacional de integração, senão restringindo os direitos internos e arregimentando o denominado direito supranacional, cujo direito requer para sua concretização, amplos programas de harmonização das diversas legislações. Tal harmonização, portanto, é imprescindível para que a circulação de bens, serviços e pessoas concretize-se efetivamente, sem restrições, na confecção do mercado comum.

A União Européia, já solidificada, apresenta uma estrutura orgânica supranacional, o que, de acordo com PABST⁷⁶, pressupõe uma distribuição de tarefas entre os legisladores nacionais e os legisladores da própria União. A estes se atribui à competência de fixação dos objetivos a serem alcançados para a harmonização desejada; aqueles a de encontrar os meios necessários para sua implementação no ordenamento jurídico interno.

Ao contrário do que ocorre na União Européia, o MERCOSUL, por apresentar uma estrutura interna interestatal, carece de órgãos legislativo, executivo ou judiciário, vale dizer, que seus atos normativos estão calcados no tradicional

⁷³ PAZ, Vânia Beatriz Rey. *Op.cit.*, p.40.

⁷⁴ CASELLA, Paulo Borba. *Mercosul: exigências e perspectivas*, p. 270.

⁷⁵ *Idem*, *ibidem*.

⁷⁶ PABST, Haroldo. *Op. cit.*, p. 62.

direito internacional. Como anota KEGEL “(...) ao contrário da União Européia, adota-se (no MERCOSUL) a Tese dualista nas relações Direito Interno — Direito Externo. Isto significa que toda norma emanada de Órgãos Internacionais deverá necessariamente ser tornada ‘nacional’, pelo procedimento constitucional previsto em cada legislação, não possuindo qualquer obrigatoriedade enquanto não for submetida a este processo”⁷⁷.

É inegável que, a medida em que o Tratado de Assunção se solidifica, em meio a naturais controvérsias, segundo CASELLA⁷⁸, “a continuidade e a consolidação da empreitada de integração exigirão estabilidade institucional (...)”. “Nesse sentido tornam-se patentes às deficiências ínsitas a tal mecanismo, referindo a necessidade de instituição formalmente constituída e operando como Tribunal Supranacional, para que o processo de integração possa ser consolidado, através do desenvolvimento de instituições e ordenamento jurídico próprios”⁷⁹.

Releva notar que o sucesso do ordenamento jurídico comum não poderá restringir-se a parâmetros de harmonizações legislativas, meramente institucionais e burocráticos. De acordo com KEGEL, a construção do MERCOSUL pressupõe uma democratização interna, no sentido de propiciar um maior controle popular e social no processo de decisões judiciais. No entender da mesma autora “a primazia da norma comunitária sobre a norma nacional e sua aplicabilidade imediata pelo judiciário nacional, só se torna viável se houver algum órgão controlador do conteúdo da norma”⁸⁰.

Efetivamente, todas as liberdades apregoadas e buscadas pelo Tratado de Assunção carecem do correspondente processo de harmonização das legislações dos Estados-membros. Imaginar processos de mercado comum sem as harmonizações legislativas equivaleria a uma aberração jurídica, inepta em sua essência e discrepante em relação ao próprio conceito de direito comunitário.

Segundo STOCO, “na esteira e na medida que o MERCOSUL se consolida e

⁷⁷ KEGEL, Patrícia Luíza. Os objetivos do MERCOSUL e sua estrutura jurídico-institucional após protocolo de Ouro Preto. In: *Seqüência*, Revista do Curso de Pós-Graduação em Direito da UFSC, p.130.

⁷⁸ CASELLA, Paulo Borbal. Op.cit., p.167.

⁷⁹ Idem, p.168.

⁸⁰ KEGEL, Patrícia Luíza. Op. cit., p.131.

amplia, surge a necessidade de regulamentação jurídica dessa integração e relacionamento entre pessoas físicas e jurídicas, posto que essa evolução começa com a união alfandegária, e termina na união econômica, política e jurídica”⁸¹.

Assim, em face da demanda de mercado comum do MERCOSUL, o caminho que se apresenta é a operacionalização da harmonização jurídica básica, uma necessidade não só em virtude de uma economia contemporânea cada vez mais integralizada e interdependente em parâmetros regionais; mas sobretudo, porque a construção de um direito harmonizado aos processos de integração econômica é um imperativo de ordem institucional e social, vale dizer, harmonizar para viabilizar a integração, eis a perspectiva conseqüente para o Cone Sul.

3.2. Os Modelos Europeu e Cone Sul

O Direito, em processo de integração econômica é, segundo CASELLA, imprescindível, “enquanto ferramenta como requisito para a construção de uma integração”⁸². O contexto integrativo exige, por si só, normas jurídicas comuns que possibilitem a evolução da integração, sedimentando-se na estrutura institucional, onde o conuunto de normas, congregando institutos de diversas ordens jurídicas, devem adequar-se, constituindo um direito comum das organizações intergovernamentais, aflorando o direito de integração, em um direito próprio.

Porém, o direito de integração só será viável, no âmbito do MERCOSUL, em havendo sinalizações concretas por parte de seus países signatários, em consolidar sua personalidade jurídica de direito internacional em toda sua amplitude. Nesse sentido, a partir do Protocolo de Ouro Preto de 1994, houve um avanço considerável em relação ao Tratado de Assunção de 1991, na medida em que, categoricamente, definiu-se juridicamente o MERCOSUL como organização internacional, pressupondo um processo de integração regional econômica. A

⁸¹ STOCO, Rui. Protocolo de San Luis – responsabilidade civil decorrente de acidentes de trânsito ocorridos nos países integrantes do MERCOSUL, p.101.

⁸² CASELLA, Paulo Borba. Op.cit., p.228.

relevância da “visualização” do Mercosul enquanto personalidade jurídica internacional consiste no fato “da possibilidade de se entender seus direitos e deveres internacionais com base em instrumentos constitutivos como capacidade de influenciar a criação de outras entidades internacionais e atuar *no processo de criação de normas*”⁸³.

Invocando o modelo comunitário europeu, onde a evolução institucional é irreversível, não obstante alguns contratemplos, frisa-se o papel do direito comunitário à consolidação do espaço econômico integrado. Hoje, se a integração europeia vai além das perspectivas meramente econômicas, é porque, a fim de salvaguardar vários elementos norteadores de uma cidadania comunitária, apostou em um ordenamento jurídico harmonizado, o qual vem redimensionando o papel e o alcance do direito no contínuo processo de implementação da União Europeia. Da mesma forma, a integração sul-americana deverá realçar o papel da justiça constitucional internacional como ocorreu na construção do ordenamento jurídico europeu.

Conforme SIMIONATO, o processo de aproximação de normas em um bloco econômico “torna-se estrutural conforme o fenômeno da integração se desenvolve e acaba por necessitar de um substrato jurídico compatível, outorgando Segurança Jurídica nas relações entre os Estados-partes desta empreitada”⁸⁴. A exemplo da Comunidade Europeia, sempre se trabalhou na perspectiva teológica da integração, pela busca de aproximação e unificação das normas que possuíam incidências direta sobre o funcionamento e implementação do mercado comum. Para tanto, como na edificação de União Europeia, qualquer perspectiva de harmonização legislativa no MERCOSUL deverá passar por uma análise do real alcance dos termos “aproximação”, “coordenação” e “harmonização”, cujas categorias vêm sendo utilizadas indistintamente como sinônimos, o que propicia dificuldades na observância do próprio processo evolutivo de integração.

⁸³ Idem, p.270.

⁸⁴ SIMIONATO, Frederico Augusto Monte. Métodos de harmonização legislativa na União Europeia e no MERCOSUL: uma análise comparativa. In: Basso, Maristela (org). **MERCOSUL: seus efeitos jurídicos econômicos e políticos nos Estados-membros**, p. 117.

O professor CASELLA assim se pronuncia sobre tal questão: “Surpreendentemente ocorre significativa flutuação terminológica, no tratado de Roma, na medida em que se faz referência a conceitos diversos indistintamente utilizados: harmonização, coordenação e unificação dos direitos nacionais”⁸⁵.

Em verdade, o termo “aproximação apresenta uma latitude mais ampla, caracterizando o gênero; distinto dos termos harmonização e coordenação que são espécies tipificadoras da aproximação legislativa”⁸⁶. Nesse sentido, em virtude da amplitude dos três termos, a coordenação difere da harmonização, pressupondo esta última um processo elaborativo mais amplo em relação a mera coordenação legislativa. Para SIMIONATO, a “harmonização das legislações e aproximação das legislações, são utilizados indistintamente; porém referem-se a mecanismo diferentes. A harmonização normativa possui, como objeto, suprimir ou atenuar as assimetrias entre as disposições legislativas internas na medida que o exija o funcionamento do mercado comum”⁸⁷.

Frisa-se que, no âmbito do MERCOSUL, o Tratado de Assunção, em seu artigo 1º, corroborado pelo artigo 25, do Protocolo de Ouro Preto, pelo artigo 7º, b, do Regimento Interno da Seção brasileira da Comissão Parlamentar Conjunta do Mercosul e pelo artigo 3º, F, do Regimento da Comissão Parlamentar Conjunta, foi consignado o termo “harmonização” legislativa.

Aliás, a via harmonizadora consagrada pelo Tratado de Assunção ocorreu em consonância com o modelo Europeu. O Tratado de Roma, textualmente em seus artigos 3º, h, 100 e 102, regulamenta o referido processo harmonizador, na medida em que adota diretrizes para a aproximação das disposições, legislativas na busca pelo estabelecimento do mercado comum, o qual, para o seu funcionamento, requer a retirada de óbices legislativos que possam comprometer a integração econômica, algo exequível através da convergência legislativa. Há que se ressaltar, que o artigo 100, do Tratado de Roma⁸⁸, vem sendo interpretado extensivamente, não

⁸⁵ CASELLA, Paulo Borba. *Comunidade Européia o seu ordenamento jurídico*, p.449-50.

⁸⁶ Idem, *ibidem*.

⁸⁷ SIMIONATO, Frederico Augusto Monte. *Op.cit.*, p. 124.

⁸⁸ Pelo artigo 100, do Tratado de Roma, o Conselho somente pode consagrar diretivas para a aproximação das disposições legislativas, regulamentares e administrativas dos Estados-membros que possuam

restringindo a harmonização legislativa só ao fator econômico, a fim de não haver inibição na amplitude da integração. É com esta perspectiva que MATHIJSEN, alerta para o fato de que “a aproximação das legislações deve ser entendida como complemento muito necessário às liberdades fundamentais”⁸⁹.

Conclui o mesmo autor, que “a livre circulação de pessoas, mercadorias e serviços pode ser obstruídas pela falta de regras de harmonização, pelo que as disposições relativas às liberdades fundamentais exigem uma aproximação das leis nacionais”⁹⁰.

No seio da União Européia, a diretiva calcou-se na salvaguarda da competência legislativa em favor dos Estados-membros da Comunidade, porém, desde que promova adequações que possam viabilizar a complementação do processo de harmonização legislativa. O artigo 189, do Tratado de Roma, dispõe: “A diretiva vincula o Estado membro destinatário quanto os resultados a alcançar, deixando, no entanto, às instâncias nacionais a competência quanto à forma e aos meios”. Por tal artigo, a diretiva comunitária vem ensejando uma celeuma quanto à soberania dos Estados. Mas a diretiva, enquanto instrumento pelo qual se promove a harmonização legislativa e administrativa, possui, no modelo europeu, uma definição que, embora realce o sentido comunitário não avilta a soberania estatal, posto ser “um ato comunitário, restrito, vinculativo e obrigatório aos Estados-membros”⁹¹. Por tal definição, a diretiva justifica-se não por propiciar, *a priori*, uma uniformização, mas por propiciar de forma insofismável a aproximação, e, por via de consequência, a harmonização das normas no âmbito da Comunidade.

Notadamente quanto à processualística harmonizadora, o modelo europeu nos mostra que a diretiva deve exteriorizar, portanto, os princípios norteadores do direito comunitário, tais como, a primazia da imediatidade e a solidariedade entre os Estados-membros.

No Tratado de Roma, a possibilidade de se efetuar harmonizações

incidência direta sobre o estabelecimento ou o funcionamento do mercado comum.

⁸⁹ MATHIJSEN, P.S.F.R. *Introdução ao direito comunitário*, p. 374.

⁹⁰ *Idem*, p.376..

⁹¹ SIMIONATO, Frederico Augusto Monte. *Op.cit.*, p.120.

legislativas encontra amparo nos artigos 101 e 102, onde os países signatários manifestaram a preocupação em harmonizar as legislações para evitar distorções, ou seja, evitar disparidades que possam comprometer o mercado comum. Uma vez proposta uma reformulação administrativa, legislativa ou regulamentar, caso não haja uma normalização comum, podem ocorrer interpretações dúbias, quando assim conflitos insanáveis. Ao contrário, pelo espírito do artigo 101, do Tratado de Roma, em havendo um processo de harmonização legislativa, a Comissão e o Conselho podem aditar medidas tendentes à efetivação e aplicação da diretiva. A propósito da supranacionalidade na União Européia, o Parlamento, na Comunidade Européia, tem poderes de decisão e controle, assim como de consulta na elaboração do direito derivado, nos casos expressamente previstos no Tratado. O artigo 100 determina a consulta ou Parlamento e ao Comitê Econômico e Social “acerca das diretivas cuja execução possa implicar em um ou mais Estados- membros, qualquer alteração de disposições legislativas existentes”⁹².

Paralelamente ao contexto europeu, no MERCOSUL, segundo o previsto no Tratado de Assunção, em seu artigo 1º, tanto este compromisso dos Estados signatários como os métodos de harmonização de suas legislações, como ratificado pelo Protocolo de Ouro Preto de 1994⁹³, que ademais institucionaliza a estrutura do MERCOSUL, estipula a viabilidade de uma Comissão Parlamentar Conjunta do MERCOSUL, assim, coadjuvando esforços na harmonização das legislações, tal como requerido pelo progresso na integração. Pelo mesmo Protocolo ficou evidenciado, que a competência para manifestar-se quanto à possibilidade de harmonização de normas, pertence ao Conselho do Mercado Comum. O Conselho do Mercado Comum, por sua vez, deve agir segundo o Regimento Interno da Comissão Parlamentar Conjunta do Mercosul, a qual, com fulcro em seu artigo 3º, tem como competência: “Elaborar Política legislativa de integração e realizar os estudos necessários para a harmonização das Legislações dos Estados partes, aprovar os projetos correspondentes e outros mas de direito Comunitário, que serão enviados à consideração dos Paramentos Nacionais”.

⁹² Idem, p.125.

⁹³ Artigo 25, do Protocolo de Ouro Preto de 1994.

Pelo o exposto no artigo 24, do Tratado de Assunção, atribuindo-se a Comissão Parlamentar Conjunta do MERCOSUL, a competência para a elaboração dos estudos concernentes à harmonização das legislações dos Estados-membros, mas sem qualquer poder de iniciativa. Considerando que o Protocolo de Ouro Preto, em seu artigo 25, não definiu a intervenção da Comissão Parlamentar Conjunta em qualquer discussão à cerca da harmonização de normas, atribuindo-lhe um caráter meramente consultivo (coadjuvante), como ainda, pelo preceito do artigo 2º, do mesmo Protocolo, concedeu poderes decisórios no tocante a matéria ao Conselho do Mercado Comum, ao Grupo Mercado Comum e a Comissão de Comércio do MERCOSUL, há que se concluir pelo caráter dúbio da competência ora enfocada.

Teme-se, portanto, pela ineficácia das pretensões harmonizada no MERCOSUL. Pontua SIMIONATO, “que o processo de harmonização legislativa do Mercosul, bem como sua estrutura, deveriam ser reavaliados, não para copiar a sistemática européia, mas para trazer uma nova processualística, que seja mais ágil e que atenda aos próprios interesses econômicos”⁹⁴.

Aspecto crucial na edificação do MERCOSUL é, precipuamente, observar a viabilidade ou não de harmonizações das legislações dos Estados-membros, a qual consiste na delimitação da própria configuração institucional do Tratado de Assunção, ou seja, os fatores de supranacionalidade presentes na União Européia são viáveis no MERCOSUL ou, em sentido inverso, deve-se, persistir em um modelo de organização internacional clássico? Tal indagação é pertinente, na medida em que as tentativas para as harmonizações das legislações encontram e encontrarão sérios obstáculos, uma vez que as normas adotadas pelo órgão competente ou por qualquer conferência diplomática não gozam de eficácia direta.

Efetivamente, o Protocolo de Ouro Preto embora consigne a opção pelas harmonizações, não consegue assegurar objetivamente a aplicação das normas, oriundas do MERCOSUL; comprometendo, por isso, o pleno emprego dessas normas nos respectivos Estados-membros.

Nesse sentido, ensina FARIA: “O artigo 38 do Protocolo de Ouro Preto não

⁹⁴ SIMIONATO, Frederico Augusto. Op.cit., p. 140.

uniformiza a aplicação interna das normas emanadas dos Órgãos do MERCOSUL mas impõe aos Estados-partes a Obrigação de adotar medidas necessárias para assegurar-lhe o cumprimento em seus respectivos territórios”⁹⁵.

Porém, a obrigatoriedade de adoção das medidas necessárias como aponta o Protocolo de Ouro Preto, não é a garantia da aplicação da massa harmonizada, pois o artigo 42, do mesmo Protocolo, preceitua que a incorporação das normas se dará “mediante os procedimentos previstos pela legislação de cada país”. Isto porque, o processo da produção de normas no MERCOSUL não é dotado de autonomia, carecendo, para sua aplicabilidade, do direito interno dos Estados-partes, em processos estabelecidos pelas Constituições desses países.

Ao contrário da União Européia, que prescinde de qualquer ato de convalidação na incorporação de suas normas aos ordenamentos jurídicos interno de seus países signatários, as normas emanadas do Mercosul não são dotadas de imperatividade, em virtude da forma de “capacidade executiva” dos órgãos do Tratado, responsáveis pela harmonização das legislações. Segundo CASELLA, embora o direito positivo se coloca com destaque no Protocolo de Ouro Preto, não tem sido permitido “avançar substancialmente visto não ocorrer essa ampla capacidade executiva conferida a órgãos aos quais cabe supervisionar e dar as linhas gerais de atuação ao projeto de integração”⁹⁶.

Assim, ressalta-se que a progressividade do processo integrativo requer harmonização jurídica. Esta, por sua vez, para sua efetividade, necessita de uma readequação dos órgãos incumbidos para assegurar o processo integrativo apresentando-se o instituto da harmonização das legislações junto ao MERCOSUL, sem o necessário sustentáculo institucional. Assim, conclui CASELLA: “A integração, ainda que inicialmente restrita ao campo econômico, inevitavelmente, interage com a harmonização jurídica e institucional e pode acarretar grau maior ou menor de unificação política, a partir da institucionalização do processo de

⁹⁵ FARIA, Werter. Métodos de harmonização aplicáveis no MERCOSUL e a incorporação das normas correspondentes nas ordens jurídicas internas. In: Basso, Maristela. Op.cit., p.147.

⁹⁶ CASELLA. Paulo Borba. Op.cit., p.155.

integração e consolidação de espaço econômico integrado”⁹⁷.

Realçar a busca de uma estrutura institucional adequada ao processo necessário de harmonização legislativa, é um imperativo para que a integração do Cone-Sul evolua com sucesso, na consolidação de suas etapas progressivas em direção de seu mercado comum.

3.3. O Avanço Atingido pelo Cone Sul

3.3.1. Tentativas em Nível Geral

Como anteriormente evidenciado, a busca de harmonização das legislações tem sido uma constante na evolução do processo integrativo do MERCOSUL. Desde a assinatura do Tratado de Assunção em 1991, vários Protocolos assinados vêm ratificando essa perspectiva de serem coordenadas as normas oriundas do MERCOSUL com as normas internas dos Estado-membros, no tocante a várias matérias.

Pelo Protocolo de Brasília, firmado em 16 de dezembro de 1991, portanto nove meses após o Tratado de Assunção, buscou-se a criação de elementos propositivos às soluções de controvérsias. Aprovado pelo Conselho do Mercado Comum, em Decisão nº 1/91, tal Protocolo encontrou plena receptividade nos ordenamentos jurídicos internos: na Argentina, pelo depósito do Instrumento de Ratificação em 28 de dezembro de 1992, e, no Paraguai e Uruguai ratificado pelas Leis nºs 18/92 e 16.348/93, respectivamente, no Brasil, foi promulgado pelo Decreto nº 922, publicado no Diário Oficial da União em 13 de setembro de 1993.

Importante avanço, no que se refere à cooperação normativa, se deu em 27 de junho de 1992, onde, pelo Protocolo de Las Leñas⁹⁸, os países signatários do Tratado de Assunção voltaram-se contundentemente para a cooperação jurisdicional em matéria civil, comercial e trabalhista. No Brasil, o Protocolo foi acolhido em seu

⁹⁷ Idem, p. 281.

⁹⁸ Decisão do Conselho do Mercado Comum, sob nº 05/1992.

ordenamento jurídico pelo Decreto Legislativo nº 55, em 19 de abril de 1993, tendo sido publicada no Diário Oficial da União, em 25 de fevereiro de 1996, bem como pelo Depósito de Instrumento de Ratificação em 16 de fevereiro de 1996. Na Argentina, a cooperação jurisdicional foi ratificada pela Lei nº 24.578, de 1995. O depósito do Instrumento de Ratificação ocorreu em 3 de julho de 1996, e, no Paraguai, através da Lei nº 270/93, e o depósito do Instrumento de Ratificação em 12 de maio de 1995, respectivamente. Quanto ao Uruguai, até o momento não há notícias da ratificação interna do referido Protocolo.

Em 05 de agosto de 1994, outro Protocolo de cunho jurídico foi assinado e aprovado pelo Conselho do Mercado Comum (Decisão C M C 1/94). Trata-se do Protocolo de Buenos Aires, que efetiva a Jurisdição Internacional em matéria contratual, sendo assim ratificado internamente nos países signatários da seguinte forma pela Lei nº 24.669/96, na Argentina, pelo Decreto Legislativo nº 129/95 e Depósito do Instrumento de Ratificação em 07 de maio de 1995, no Brasil, pela Lei nº 597/95, no Paraguai. Sendo que o Uruguai ainda não se pronunciou quanto à ratificação desse Protocolo⁹⁹.

Em 17 de dezembro de 1994, os Estados-partes delimitaram a estrutura institucional do MERCOSUL pelo Protocolo de Ouro Preto, regulamentado, na Argentina, pelo Depósito de Instrumento de Ratificação em 15 de novembro de 1995, no Brasil, promulgado pelo Decreto sob nº 1901, publicado no Diário Oficial da União, de 15 de maio de 1996, no Paraguai, pela Lei nº 596/95 e no Uruguai pela Lei nº 16.712/95¹⁰⁰.

Com relação ao trânsito de veículos automotores no âmbito do Mercosul, ressaltando a preocupação com os acidentes de trânsito, foi no Protocolo de San Luis assinado na Argentina, em 25 de junho de 1996, o passo mais significativo na busca da cooperação e harmonização legislativa nesse viés.

O Protocolo de San Luis, embora tenha assentado em seu artigo 3º, a

⁹⁹ Dados obtidos da Reunião de Ministros da Justiça do MERCOSUL, para tratar da incorporação, no Direito interno dos países do MERCOSUL, dos Acordos e Protocolos na via jurídica, ocorrida em 23 de outubro de 1996.

¹⁰⁰ Idem.

aplicação do direito interno deste ou daquele Estado-membro, conforme a hipótese legal, segundo STOCO, “cria uma lei nova, posto ser um Estatuto Supranacional, contendo critérios mínimos a ser adotados, através do regramento contido que, se não regulamenta integralmente a matéria, estabelece normas programáticas, conforme assegura o teor do artigo 6º do Protocolo”¹⁰¹.

Pelo Protocolo estabelece-se, basicamente, o direito aplicável e internacionalmente competente, em havendo responsabilidade civil decorrentes dos acidentes de trânsito ocorridos no território de um Estado-parte, quando neles estejam envolvidos pessoas domiciliadas em outro Estado-membro. Nesse sentido, o artigo 2º, fixou o domicílio quando se tratar de pessoa física da residência habitual, quando o centro principal dos negócios é o lugar onde a pessoa tiver simples residência. Tratando-se de pessoa jurídica é a sede principal da administração, bem como o local de funcionamento das sucursais, estabelecimentos, agências ou qualquer outra espécie de representação.

Como anota GARCIA JÚNIOR, o critério estabelecido para a fixação do domicílio da pessoa física para os fins do Protocolo de San Luis, não discrepa da Legislação Civil brasileira, no sentido que levou em conta noções consagradas pela legislação e pela doutrina jurídica a respeito do domicílio. Quanto à pessoa jurídica, a fixação do domicílio está em consequência, também, com o Código Civil pátrio que estabelece em seu artigo 35, que o seu domicílio é “o lugar onde funcionarem as respectivas diretorias e administrações onde elegerem domicílio especial nos seus estatutos constitutivos”¹⁰².

Concernentemente ao Direito aplicável, estabelece o Protocolo de San Luis no seu “Artigo 3º: A responsabilidade civil por acidentes de trânsito regular-se-á pelo Direito Interno do Estado-Parte em cujo território se produziu o acidente.

Se no acidente participarem ou resultarem afetados unicamente pessoas domiciliadas em outro Estado-parte, o mesmo se regulará pelo direito interno deste último”.

Conforme conclui STOCO, o dispositivo contém uma regra e uma exceção.

¹⁰¹ STOCO, Rui. **Responsabilidade civil e sua interpretação jurisprudencial**, p. 107.

¹⁰² GARCIA JÚNIOR, Armando A. **Responsabilidade por acidentes de trânsito no MERCOSUL**, p. 4

“A regra por primeira estabelecida no Protocolo é da Prevalência das disposições legais do País em cujo território o acidente tenha ocorrido, ainda que o autor da ação judicial tenha escolhido o Foro de seu domicílio em outro Estado-Parte para o ajuizamento da ação Judicial Correspondente”¹⁰³.

Optou-se, portanto, pelo princípio da territorialidade, assegurando a eficácia da lei no território do Estado que a gerou. Assim, se um brasileiro se envolver em acidente ocorrido na Argentina, aplica-se como regra a lei desse país.

Porém, a exceção à regra geral, ocorreria caso o acidente tenha ocorrido em um dado Estado-membro, mas afetando pessoas domiciliadas em outro Estado-membro. Neste caso, aplica-se a legislação do país das pessoas afetadas. Isto porque pretendeu, o Protocolo, resguardar a proteção integral que o Estado deve dar aos seus cidadãos.

Caso o acidente não afete bens ou pessoas do país onde ocorreu o sinistro, “os interesses envolvidos se circunscrevem aos participantes, de modo a legitimar que se aplique a legislação de seu País de origem, nada justificando que, em sede de integração internacional, a legislação do Estado-parte prevaleça, se o dano ocorrido tenha atingido apenas vítimas estrangeiras”¹⁰⁴.

Ressalta-se, contudo, que o Protocolo de San Luis consagrou o princípio da universalidade, pelo qual a lei de um Estado deve ter aplicação também aos fatos ocorridos fora de seu território. Desta feita, não afastou a possibilidade de aplicação da legislação de um Estado-parte em outro, o que evidencia uma tendência pela criação de uma Legislação Supranacional, segundo o já apontado autor.

Considerando os artigos 4º e 5º, do Protocolo¹⁰⁵, percebe-se que o legislador estabeleceu dois princípios fundamentais por uma perspectiva de harmonização legislativa. O primeiro, é o princípio da subsunção, ou seja, embora o direito aplicável seja, a “priori” o previsto em cada Estado-membro, estabelece o Protocolo que se haverá a responsabilização do causador do dano, em decorrência do acidente,

¹⁰³ STOCO, Rui. Op.cit., p. 104.

¹⁰⁴ Idem, p. 105.

¹⁰⁵ Protocolo de San Luis, Artigo 4º, “A responsabilidade civil por danos sofridos em coisas alheias aos veículos acidentados, como consequência de trânsito, será regida pelo direito interno do Estado-Parte no qual se produziu o fato”.

se ação ou comissão do agente for considerada como infração das normas de trânsito do Estado em que ocorreu o acidente. Exemplificando, se um cidadão brasileiro, acompanhado de dois amigos, provoca um acidente de trânsito na Argentina, provocando ferimentos físicos nos dois amigos, por serem esses brasileiros, aplica-se a legislação brasileira no que se refere à responsabilidade civil, desde que o acidente tenha aviltado norma de trânsito argentino.

O segundo princípio estabelecido foi o do tempo da ação, ao adotar a teoria da atividade, pela qual considera-se o momento da ação para que a imperatividade da norma torna-se eficaz. Na busca de uma legislação harmonizada tal teoria é relevante tendo em vista a evolução e dinâmica das legislações internas dos Estados-partes.

O Protocolo, em exame, consagrou, no tocante a competência para o conhecimento das ações pertinentes aos acidentes de trânsito, o sistema, da múltipla jurisdição, a qual estabelece-se, a critério do autor, os Tribunais do Estado-parte: a) onde se produziu o acidente, b) do domicílio do demandado do domicílio e do demandante.

STOCO elucida sobre a competência jurisdicional nos seguintes termos: “Do que se refere esse diploma internacional estabelecem, como critério básico, a competência territorial, ao permitir que o autor da demanda escolha o foro onde se produziu o acidente: o foro do seu domicílio ou, ainda, o foro do domicílio do réu, e, pois ao facultar a eleição da sede geográfica da lide ou causa. A característica principal é que não há foro comum. Todos são subsidiários na medida em que se permitiu a eleição sem qualquer reserva”¹⁰⁶.

O critério de estabelecimento da competência territorial comum do Protocolo de San Luis é, portanto, a materialização do prenúncio da harmonização ensejadora da aproximação dos Estados-partes na unidade integrada do MERCOSUL.

¹⁰⁶ STOCO, Rui. Protocolo de San Luis - Responsabilidade civil decorrente de acidentes de trânsito ocorridos nos países integrantes do MERCOSUL, p.103.

3.3.2. Tentativas em Nível Específico

Colaborando com os Protocolos firmados, em especial o Protocolo de San Luis, algumas normatizações vêm tentando sistematizar a busca de harmonização das legislações concernentes ao tráfego de veículos entre as fronteiras do MERCOSUL.

O Decreto-Lei nº 22.082, de 16 de setembro de 1947, do Paraguai, prevê em seu artigo 129, a expedição de um: “ (...) certificado internacional para os nacionais e estrangeiros transitarem entre as fronteiras. Aos certificados internacionais expedidos por autoridades de outros países, serão reconhecidos como válidos no Território Paraguaio. Em tais Certificados, que implicam em permissão internacional para a condição de veículos, deverão, constar informações referentes ao condutor do veículo, justamente com todas as informações relativas aos veículos, suas especificações técnicas e de segurança”.

Por sua vez, o Decreto nº 16.860, embora fora do âmbito do Tratado de Assunção, uma vez que além do Brasil, Paraguai, Argentina e Uruguai, engloba outros países sul americanos, tentou regulamentar em solo paraguaio, um acordo entre os países supracitados sobre a Regulamentação Básica Unificada de Trânsito.

No mesmo sentido, a disposição da Lei nº 049/91, regulamentou no Paraguai, escalas de multas, a serem aplicadas no transporte de cargas e transporte de passageiros intermunicipal e internacional, o qual, igualmente, prevê um certificado internacional para os veículos provenientes aos de mais Estados-partes, a fim de serem atingidos pelas referidas multas. Observa-se, por esta disposição de lei, uma busca pela padronização, no Cone Sul, das normas técnicas, sobretudo para os veículos de cargas pesadas.

Na sequência, a Resolução nº 58/94, do Grupo do Mercado Comum, aprovou os princípios gerais de acesso à profissão de motorista de transporte e seu exercício no âmbito do MERCOSUL, em conformidade com o convênio sobre Transporte Internacional Terrestre do Cone Sul, subscrito pela Associação Latino Americana de Integração (ALADI).

Concomitante as iniciativas globais à harmonização das legislações de trânsito no Cone Sul, há uma leitura de acordos bilaterais voltados para o mesmo fim.

Na cidade de Assunção, no Paraguai, em 15 de Setembro de 1998, se realizou a primeira reunião para a Criação de Organismos de Aplicação do Convênio sobre Transporte Nacional Terrestre, aprovado na VIII Reunião de Ministros de Obras Públicas dos Países Cone Sul, ocorrida em Mar Del Plata, em novembro de 1977.

Também em Assunção, Argentina e Paraguai firmaram um acordo bilateral, em 26 de março de 1987, propugnando pela regulamentação do transporte terrestre entre os dois países, em especial entre Assunção e Buenos Aires. Tal acordo foi reiterado em 1989, onde os dois países firmaram um Convênio Definitivo de Transporte Rodoviário Internacional¹⁰⁷.

Em 19 de junho de 1991, no Paraguai houve a Reunião Bilateral dos Organismos de Aplicação do Convênio de Transporte Terrestre das Repúblicas do Paraguai e da Argentina, onde foi priorizada a discussão e a eliminação de taxas, pedágios e outros instrumentos no transporte rodoviário entre os dois países. Esta reunião bilateral teve seu XI Encontro em Assunção, em 1992, quando procurou-se incrementar o transporte de passageiros.

Já a XII Reunião Bilateral entre Argentina e Paraguai ocorreu na cidade de Posadas, província da Argentina, em 05 de novembro de 1993, estabelecendo serviços regulares de transporte de passageiros entre Pedro Juan Caballero; em Buenos Aires¹⁰⁸; Villarrica, em Buenos Aires; Encarnación, em Buenos Aires e Caacupé, em Buenos Aires.

Entre os dois países, posteriormente sucederam-se as XIII (1995) e XIV (1997) Reuniões Bilaterais, tendo como objetivos sempre o aprimoramento do tráfego de veículos. Da mesma forma em 1998, em Buenos Aires, foi sediada o XV Reunião Bilateral¹⁰⁹.

¹⁰⁷ PENÃ, Jaime. *Legislación sobre transporte terrestre*, p.283.

¹⁰⁸ Idem, p.301.

¹⁰⁹ Idem, p.312.

No Brasil, ocorreram significativos encontros, que redundaram em acordos bilaterais expressivos para aproximação legislativa entre os países do Cone Sul.

Em 1975, Brasil e Paraguai firmaram um acordo de cooperação na operacionalidade do transporte rodoviário entre os dois países.

A cidade de São Paulo sediou em 1977 a II Reunião Bilateral sobre a aplicação de convênios em transportes internacionais entre Brasil e Paraguai. Em tal encontro buscou-se uma harmonização das legislações no tocante ao transporte de cargas. Inclusive houve proposituras para a adoção de documentos bilíngües, tanto dos veículos como dos condutores.

Após, outros Acordos Bilaterais foram firmados entre Brasil e Paraguai. Em 1979, no Rio de Janeiro, os dois países reuniram-se para avançarem em políticas comuns no que se refere ao transporte rodoviário de cargas destinadas a importação e exportação. Em Foz de Iguaçu, por sua vez, no dia 25 de outubro de 1979, foram trabalhados aspectos operacionais no transporte de passageiros, sobretudo entre Rio de Janeiro, São Paulo e Assunção, cujos parâmetros foram ratificados em Curitiba (PR), em 1980, e Foz do Iguaçu, em 1987, 1988, 1992 e 1995¹¹⁰.

3.4. Perspectivas à Harmonização das Legislações de Trânsito no MERCOSUL

Pelos irrefutáveis avanços a partir dos Protocolos e Acordos já firmados entre os Estados-partes do Cone Sul, abordados nos itens 3.3.1 e 3.3.2 desse trabalho, tudo indica serem promissoras as perspectivas para o desencadeamento do processo de harmonização das legislações de trânsito no MERCOSUL.

Pelo que se observa nas legislações dos Estados-membros, há uma inequívoca necessidade de padronizações nas vertentes dos dos preceitos normativos elencados. Tal realidade não poderia ser diferente, tendo em vista que os padrões de segurança do trânsito, obedecem normas internacionais, havendo, portanto, em que pese algumas diferenças, uma convergência entre as legislações de

¹¹⁰ Idem, *ibidem*.

trânsito em foco, no que se refere aos requisitos obrigatórios dos veículos para a habilitação dos condutores e os pressupostos para o licenciamento dos veículos.

A partir do avanço harmonizador que significou o Protocolo de San Luis, onde se estabeleceu basicamente a competência e o o direito aplicável internacionalmente em havendo responsabilidade civil decorrente dos acidentes de trânsito, é plenamente exequível a assinatura de um Protocolo que propicie a harmonização de normas administrativas e suas aplicabilidades nos respectivos Estados-membros.

No que se refere ao processo de habilitação dos condutores de veículos, qualquer proposta harmonizadora poderia consagrar os seguintes aspectos, presentes nas legislações dos quatro Estados-membros:

- a) Além dos exames físicos e psicológicos exigidos em todas as legislações, a imputabilidade penal, prevista na legislação brasileira (idade mínima, dezoito anos), a fim que se assegure a eficácia das sanções aplicadas às infrações cometidas.
- b) A exigência da observância dos antecedentes criminais (delitos de trânsito) prevista na legislação paraguaia.
- c) Exames práticos e teóricos com os seguintes conteúdos mínimos:
 - 1) Leis de trânsito (presente em todas legislações);
 - 2) Noções de mecânica (legislações brasileira e argentina);
 - 3) Direção defensiva (legislação brasileira);
 - 4) Direção noturna e diurna (legislação argentina);
 - 5) Noções de Primeiros Socorros (todas as legislações);
 - 6) Noções de Meio Ambiente (legislação brasileira);
 - 7) Curso específico para condução de veículos de carga perigosa (legislação brasileira).

Quanto às normas de segurança dos veículos, alguns itens mínimos deveriam ser objeto de harmonização, são eles:

- a) A exigência de todos os acessórios de emergência como triângulo de sinalização, macaco, chave de roda, pneu sobressalente, chave de fenda

- (previstos na legislação brasileira).
- b) Extintor de incêndio (previsto em todas as legislações).
- c) Trave lateral de segurança (prevista na legislação argentina).
- d) Cinto de segurança para todos os passageiros do veículo (todas as legislações) e equipamentos de primeiros socorros (legislação argentina).
- e) Dispositivo de suspensão que atenua os defeitos na pista e garanta a aderência dos veículos (legislações argentina e paraguaia).
- f) Equipamentos de iluminação obrigatória para neblina (previsto pela legislação uruguaia).
- g) Sistema de iluminação longitudinal para os veículos de carga (legislação uruguaia).
- h) Dispositivos destinados ao controle de veículos (previstos em todas as legislações, exceto do Uruguai).
- i) Dispositivo de controle de gases poluentes (previsto na legislação brasileira).
- j) Retrorefletores traseiros de cor vermelha que indique a frenagem do veículo (legislação brasileira).

Todos os demais itens previstos pelas legislações ficariam a critério de cada Estado-parte, obedecendo suas peculiaridades.

Finalmente, no que diz respeito aos registros e licenciamentos dos veículos, três pontos básicos poderiam gerar uma harmonização:

1. As exigências previstas saliente pela legislação brasileira, para o licenciamento de veículos transferidos de um proprietário a outro (vide item 2.1.3 desse trabalho).
2. Licenciamento, obrigatoriamente mediante revisão das condições técnicas dos veículos anualmente, sem ressalvas (previsto na legislação brasileira).
3. Revisões dos veículos somente feitos por órgãos oficiais (legislações brasileira e argentina).

Em suma, uma proposta harmonizadora poderia estabelecer, que os condutores de veículos se submetessem em cada Estado-membro, após obterem sua

habilitação, a cursos periódicos (palestras e seminários) a respeito de estatísticas de acidentes, primeiros socorros e outros temas correlatos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Embora os processos de integração objetivem, primordialmente, diretrizes econômicas e comerciais, observa-se, a medida em que se consolidam, afluírem problemas de toda ordem e com sérias implicações sociais. Como estampado neste trabalho, dentre os problemas oriundos da integração do MERCOSUL, a circulação de veículos automotores entre as fronteiras dos Estados-partes vem provocando um aumento significativo de problemas de natureza diversa, sem que haja uma necessária harmonização entre as legislações nacionais de trânsito dos países envolvidos, ocasionando, por sua vez, inúmeras dificuldades na aplicabilidade das normas nacionais sobre os condutores e os veículos dos Estados-membros da unidade integrada.

A busca pela harmonização das legislações nacionais não implica, necessariamente, na criação de um sistema jurídico único, mas sim uma convergência de suas normas, conceitos e de seus princípios jurídicos basilares, algo perfeitamente viável com relação às legislações de trânsito dos Estados-membros do Mercado Comum do Sul.

Notadamente, em relação à questão da harmonização das legislações de trânsito dos Estados-membros, embora várias tentativas emergentes vêm sendo imprimidas por Resoluções e Acordos Bilaterais, tais instrumentos, por si só, não

atingem os efeitos do instituto da harmonização, o qual confere ênfase justamente na tarefa complexa de aproximar os ordenamentos normativos assimétricos e discrepantes da matéria em confronto.

Nesse sentido, através da pesquisa realizada, são plenamente visíveis os problemas inerentes à aplicabilidade das legislações diferenciadas dos Estados-partes. A falta de padronização dessas legislações, por certo, poderão trazer, sérios obstáculos à fase definitiva de mercado comum do Cone Sul, na consolidação da intensa mobilidade provocada nelas denominadas liberdades fundamentais: circulação de pessoas, mercadorias, capitais e de estabelecimento.

A principal vantagem de uma legislação de trânsito harmonizada no âmbito do MERCOSUL, seria, sem dúvida, a possibilidade de sanar o sério problema hoje existente da inaplicabilidade das normas nacionais nos países circunvizinhos. Nesse sentido, se poderia eleger um órgão emanado do MERCOSUL, para se firmar a competência jurisdicional na solução de conflitos provenientes da necessidade o trânsito de veículos.

Por outro lado, a iniciativa voltada à harmonização das legislações de trânsito, traduz a possibilidade de serem aplicados os dispositivos previstos pelo Protocolo de Ouro Preto, onde, ao lado das presentes premissas de integração econômica e comercial, os países signatários devem direcionar-se, desde já, no cumprimento de medidas voltadas ao enfrentamento da fase definitiva do mercado comum, vale dizer, da consolidação plena de uma zona de livre comércio e de uma união aduaneira até então adotadas.

Com o Protocolo de San Luis, que objetivou estabelecer parâmetros comuns atinentes à responsabilidade civil decorrente dos acidentes de trânsito, descortina-se a possibilidade de o MERCOSUL também galgar novo patamar de integração, na medida em que as legislações nacionais possam se adequarem ditames e às necessidades dos Estados-membros. Especificamente, no que se refere as legislações de trânsito, constituiria avanço considerável para o processo integrativo, a harmonização normativa referente às habilitações dos condutores de veículos, às normas de segurança às normas de e o registro e de licenciamento dos veículos. Sem

a pretensão de edificar a unificação dessas legislações, mas salvaguardando as peculiaridades de cada país, a harmonização de tais categorias, com certeza, poderá propiciar tranquilidade no tráfego de veículos entre as fronteiras dos Estados-partes, evitar, conflitos relativos a questões de soberania e jurisdição, os quais, na maioria das vezes, perturbam e podem solapar a integração.

Finalmente, considerando que entre os Estados-membros do MERCOSUL, a grande maioria do escoamento de diversos produtos e mercadorias, assim como o tráfego de veículos de turistas ocorrem pela via terrestre, a harmonização das legislações de trânsito é um imperativo para o Cone Sul, pois a solidificação do mercado comum não poderá ficar vulnerável a entraves e conflitos no que lhe é primordial: a plenitude do bom funcionamento e do livre circular entre os Estados-membros, principalmente na etapa final e de grande mobilidade desse processo de integração, vale dizer, de Mercado Comum do Sul.

ANEXO ÚNICO

Relação das Rodovias Longitudinais, Transversais e de Ligação por Estado (início-final)

Quadro 1. BR-101, Rodovia Longitudinal: Inicia em Touros-RN, com final em Rio Grande do Sul-RS.

ESTADO	INÍCIO	FINAL
Rio Grande do Sul	Divisa - SC	Rio Grande - RS
Santa Catarina	Divisa - PR	Divisa - RS
São Paulo	Caraguatatuba - SP	Dois trechos em Santos
Rio de Janeiro	Divisa - ES	Rio de Janeiro - RJ
Espírito Santo	Divisa - BA	Divisa - RJ
Bahia	Divisa - SE	Divisa - ES
Alagoas	Divisa - PE	Divisa - BA
Pernambuco	Divisa - PB	Divisa - SE
Paraíba	Divisa - RN	Divisa - PE
Rio Grande do Norte	Touros - RN	Divisa - PB

Quadro 2. BR-116, Rodovia Longitudinal: Inicia em Fortaleza - CE, com final em Jaguarão - RS.

ESTADO	INÍCIO	FINAL
Rio Grande do Sul	Divisa - SC	Jaguarão - RS
Santa Catarina	Divisa - PR	Divisa - RS
Paraná	Divisa - SP	Divisa - SC
São Paulo	Divisa - RJ	São Paulo - SP
Rio de Janeiro	Divisa - MG	Divisa - SP
Minas Gerais	Divisa - BA	Divisa - RJ
Bahia	Divisa - PE	Divisa - MG
Pernambuco	Divisa - CE	Divisa - BA
Ceará	Fortaleza - CE	Divisa - PE

Quadro 3. BR-153, Rodovia Longitudinal: Inicia em Divisa com PA, com final em Aceguá-RS.

ESTADO	INÍCIO	FINAL
Rio Grande do Sul	Divisa - SC	Aceguá - RS
Santa Catarina	Divisa - PR	Divisa - RS
Paraná	Divisa - SP	Divisa - SC
São Paulo	Divisa - MG	Divisa - PR
Minas Gerais	Divisa - GO	Divisa - SP
Goiás	Divisa - TO	Divisa - MG
Tocantins	Divisa - PA	Divisa - GO

Quadro 4. BR-158, Rodovia Longitudinal: Inicia em Altamira-PA, com final em Santana do Livramento-RS.

ESTADO	INÍCIO	FINAL
Rio Grande do Sul	Divisa - SC	Santana do Livramento - RS
Santa Catarina	Divisa - PR	Divisa - RS
Paraná	Dentro do Estado	Alguns trechos
Mato Grosso do Sul	Divisa - GO	Três Lagoas - MG
Goiás	Divisa - MT	Divisa - MS
Mato Grosso	Divisa - PA	Divisa - GO
Pará	Altamira - PA	Divisa - MT

Quadro 5. BR-163, Rodovia Longitudinal: Inicia na entrada da BR-210, com final em São Miguel D'Oeste - SC.

ESTADO	INÍCIO	FINAL
Santa Catarina	Divisa - PR	São Miguel D'Oeste - SC
Paraná	Toledo - PR	Cascavel - PR
Mato Grosso do Sul	Divisa - MT	Porto Felicidade - MS
Mato Grosso	Divisa - PA	Divisa - MS
Pará	Santarém - PA	Divisa - MT
Amapá	Entroncamento BR-210 - Amapá	Óbitos - Amapá

Quadro 6. BR-280, Rodovia Transversal

ESTADO	INÍCIO	FINAL
Santa Catarina	São Francisco do Sul - SC	Canoinhas - SC

Quadro 7. BR-282, Rodovia Transversal

ESTADO	INÍCIO	FINAL
Santa Catarina	Florianópolis- SC	São Miguel D'Oeste - SC

Quadro 8. BR-470, Rodovia de Ligação

ESTADO	INÍCIO	FINAL
Santa Catarina	Navegantes - SC	Divisa - RS

Fonte: DNER. 16º Distrito da Polícia Rodoviária Federal. Divisão de Planejamento Serviços de Coordenação e Gerências de Sistemas Rodoviários. **Relatórios Anuais de 1998, 1999 e 2000.**

Obs.: As rodovias longitudinais iniciam sempre ao Norte com final ao Sul.
As rodovias transversais iniciam sempre ao Leste com final a Oeste.

BIBLIOGRAGIA

ACCIOLY, Hildebrando. *Atos internacionais vigentes no Brasil*. 2.ed. Rio de Janeiro, 2 v., 1936 e 1937.

_____. *Manual de direito internacional público*. 11.ed. São Paulo: Saraiva, 1978.

ALMEIDA, Elizabeth Accioly Pinto de. *Mercosul x União Européia: estrutura jurídico-institucional*. Curitiba: Juruá, 1996.

ALMEIDA, Paulo Roberto de. *O MERCOSUL no contexto regional e internacional*. São Paulo: Aduaneira, 1993.

ARAÚJO, Nadia de et al. *Código do MERCOSUL: tratados e legislações*. Rio de Janeiro: Renovar, 1998.

BALTHAZAR, Ubaldo Cesar. Análise dos conceitos de base preliminares à idéia de um mercado comum no Cone Sul. *Revista Sequência*, Florianópolis, n. 29, 1994. p.15-22.

BAPTISTA, Luis Olavo. O impacto do Mercosul sobre o sistema legislativo brasileiro. *Boletim de Interpretação Latino-Americana*, n. 5, abr./jun., 1992.

_____. As instituições do MERCOSUL: comparações e perspectiva. In: VENTURA, Deisy de Freitas Lima (org.). *O MERCOSUL em movimento*. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 1995.

_____. Solução de divergências no MERCOSUL. In: BASSO, Maristela (org.). *MERCOSUL: seus efeitos jurídicos, econômicos e políticos nos Estados-membros*. 2.ed. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 1997.

BAPTISTA, Luiz Olavo et al. *MERCOSUL, das negociações à implantação*. São Paulo: LTr, 1994.

BASSO, Maristela (org.). *MERCOSUL: seus efeitos jurídicos, econômicos e políticos nos Estados-membros*. 2.ed. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 1997.

BATISTA, Luiz Olavo. Mercosul após o Protocolo de Ouro Preto. *Estudos Avançados*, ano 10, n. 27, 1996.

BRASIL. *Constituição da República Federativa do Brasil*, de 5 de outubro de 1988.

CAMPOS, João Mota de. *Direito comunitário: o direito institucional*. 7.ed. Lisboa: Fundação Galouste, 1985, v. I.

CARVALHO, Isabel Maria T. *Circular livremente na Europa*. Porto: Elcla, 1995.

CASELLA, Paulo Borba. *MERCOSUL exigências e perspectivas*. São Paulo: LTr, 1996.

_____. *Comunidade Européia o seu ordenamento jurídico*. São Paulo: LTr, 1994.

CHIARELLI, Carlos Alberto Gomes (coord.). *Temas de integração com enfoque no MERCOSUL*. São Paulo: Ltr, 1997.

CHIARELLI, Carlos Alberto Gomes, CHIARELLI, Matteo Rota. *Integração: direito e dever - MERCOSUL e mercado comum europeu*. São Paulo: LTr, 1992.

CONSTITUIÇÃO da República Federativa do Brasil. São Paulo: Ltr., 1998.

CONSTITUCION Nacional República del Paraguay. Edición Oficial, Castelhanoguarany. Asunción, jun., 1991.

COSTA, José Augusto Fontoura. Multiplicidade jurídica e integração regional. In: PIMENTEL, Luiz Otávio (org.). *MERCOSUL no cenário internacional: direito e sociedade*. Curitiba: Juruá, 1998, v.I.

DALLARI, Pedro Bohomoletz de Abreu. O MERCOSUL perante o sistema constitucional brasileiro. In: BASSO, Maristela (org.). *MERCOSUL: seus efeitos jurídicos, econômicos e políticos nos Estados-membros*. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 1996.

DEL'OMO, Florival de Souza. *O MERCOSUL e a nacionalidade: estudo à luz do direito internacional*. Florianópolis: Curso de Pós-Graduação em Direito (UFSC). Dissertação, 1999.

DROMI, Roberto et al. *Derecho comunitario: regimes del Mercosur*. Buenos Aires: Ciudad Argentina, 1995.

DUARTE, Maria Luisa. *A liberdade de circulação de pessoas e a ordem pública no direito comunitário*. Coimbra: Coimbra Editora, 1989.

FARIA, José Ângelo Estrella. *O MERCOSUL: princípios, finalidade e alcance do Tratado de Assunção*. Brasília: MRE/SGIF/NAT, 1993.

FARIA, Weter R. *Órgãos de integração e institucionais parlamentares internacionais*. Brasília: Comissão Parlamentar conjunta do MERCOSUL. Seção Brasileira, ABEI, 1994.

FERREIRA, Maria Carmem, OLIVEIRA, J. R. *MERCOSUL, enfoque laboral*. Montevideu: Fundação de Cultura Universitária, 1994.

FLORÊNCIO, Sérgio Abreu e Lima, ARAÚJO, Ernesto Henrique Fraga. *MERCOSUL hoje*. São Paulo: Alfa-Ômega, 1995.

FORTE, Umberto. *União Européia: Comunidade Econômica Européia. Direito das Comunidades Européias e harmonização fiscal*. Trad. Ana Teresa Marino Falcão. São Paulo: Malheiros Editores, 1994.

_____. *Direito das Comunidades Européias e harmonização fiscal. União Européia: Comunidade Econômica Européia*. São Paulo: Malheiros, 1994.

FRANCO, Afonso Arinos de Mello. *Curso de direito constitucional brasileiro*. Rio de Janeiro: Forense, 1958.

GARCIA, Amador F. V. *El ordenamiento jurídico andino*. Buenos Aires: Del Palma, 1977.

IANNI, Octávio. *A sociedade global*. 4.ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996.

JAEGER JR., Augusto. *MERCOSUL e a livre circulação de pessoas*. Florianópolis: Curso de Pós-Graduação em Direito (UFSC). Dissertação, 1999.

KEGAL, Patricia Luiza. Os objetivos do MERCOSUL e a sua estrutura jurídico-institucional após o Protocolo de Ouro Preto. *Revista Sequência*, Florianópolis, n.32, 1996. p.124-132.

KLAES, Marianna Izabel Medeiros. *Supranacionalidade: paradigma necessário ao MERCOSUL*. Florianópolis: Curso de Pós-Graduação em Direito (UFSC). Dissertação, jul. 1999.

LEY Nº 24.449. *Nuevas Normas de Transito y Transporte*. Buenos Aires: Ed. oficial. Bregna, 199.

MARRONE, José Marcos. *Delitos de trânsito, aspectos penais e processuais do código de trânsito brasileiro*. São Paulo: Atlas, 1998.

MATHIJSEN, P. S. F. R. et al. *Introdução ao direito comunitário*. Trad. José Manuel Caseiro Alves, Ricardo Vieira Fernão e Antônio Robalo Cordeiro. Coimbra: Coimbra Editorial, 1991.

MATTOS, Adherbal Meira. *Direito internacional público*. Rio de Janeiro: Renovar, 1996.

MOURA RAMOS, Rui Manuel. *Das Comunidades à União Européia*. Coimbra: Coimbra Editora, 1994.

MOURÃO, Albuquerque F. *MERCOSUL e a União Européia*. Coimbra: Coimbra, 1994.

MOURÃO, Fernando A. A. União Européia e Mercosul: um relacionamento em construção. In: *Contratos internacionais e direito econômico no MERCOSUL*. São Paulo: LTr, 1996.

MUÑOZ, Heraldo, TULCHIN, Joseph S. A. *América Latina e a política mundial*. São Paulo: Convívio, 1986.

OLIVEIRA, Odete Maria de. *Integração nuclear Brasil-Argentina: uma estratégia compartilhada*. Florianópolis: UFSC, 1996.

_____. Relações internacionais: breves apontamentos e contextualização. In: OLIVEIRA, Odete Maria de (coord.). *Relações internacionais & Globalização: grandes desafios*. 2.ed. Ijuí: Unijuí, 1999.

_____. *União Européia: processos de integração e mutação*. Curitiba: Juruá, 1999.

PABST, Haroldo. *MERCOSUL: direito de integração*. Rio de Janeiro: Forense, 1998.

PAZ, Vania Beatriz Rey. *MERCOSUL: a (im)possibilidade de harmonizar as legislações sindicais*. Florianópolis: Curso de Pós-Graduação em Direito (UFSC). Dissertação, 1997.

PELLEGRINE, Miguel A. et al. *República Argentina Constitución de la Nación. Ley 24.309. Tratados conjerarquia constitucional*. 2. ed. Córdoba: Córdoba Editora, 1994.

PENÃ, Jaime. *Legislación sobre transporte terrestre*. Asunción: Editora Intercontinental, 1998.

PIMENTEL, Luiz Otávio (org.). *MERCOSUL no cenário internacional: direito e sociedade*. v.I. Curitiba: Juruá, 1998.

PROTOCOLO de Brasília, de 16 de dezembro de 1991.

PROTOCOLO de Las Leñas, de 27 de junho de 1992.

PROTOCOLO de San Luis, de 25 de junho de 1996.

PROTOCOLO de Ouro Preto, de 17 de dezembro de 1994.

RANGEL, Vicente Marotta. *Direito e relações internacionais*. 4. ed. São Paulo: Ed. RT, 1993.

RELATÓRIO Anual do 16ª Distrito Rodoviário Federal – DNER, 1998.

RELATÓRIO Anual do 16ª Distrito Rodoviário Federal – DNER, 1999.

RELATÓRIO Anual do 16ª Distrito Rodoviário Federal – DNER, 2000.

REPÚBLICA del Paraguay Constitución Nacional. Asunción, Paraguai, Edición Oficial, Castelhana-Guarany, junh., 1992.

REZEK, José Francisco. *Direito internacional público: curso elementar*. 6.ed. São Paulo: Saraiva, 1996.

SAN VICENTE, Osvaldo Montero. *Derecho del trabajo de los países del MERCOSUR*. Montevideu: Fundação de Cultura Universitária, 1996.

SANTOS, Ricardo Soares Stersi dos. *MERCOSUL e arbitragem internacional comercial: aspectos gerais e algumas possibilidades*. Florianópolis: Curso de Pós-Graduação em Direito (UFSC). Dissertação, 1996.

SANTOS, Boaventura de Souza. *Pela mão de Alice*. 2.ed. São Paulo: Cortez, 1996.

SARMIENTO GARCIA, Jorge H., FERRANDO, Ismael. *Processos de integración y Mercosur*. Buenos Aires: Del Palma, 1993.

SEITENFUS, Ricardo. *Manual das organizações internacionais*. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 1987.

SOARES, Esther Bueno. *MERCOSUL: desenvolvimento histórico*. São Paulo: Oliveira Mendes, 1997.

SODER, José. *A União Européia*. São Peopoldo: Unisinos, 1995.

STOCO, Rui. *Responsabilidade civil e sua interpretação jurisprudencial*. São Paulo: LTr, 1997.

STELZER, Joana. *A integração européia: dimensão supranacional*. Florianópolis: Curso de Pós-Graduação em Direito (UFSC). Dissertação, 1998.

TRATADO de Roma, de 25 de março de 1957, que institui a Comunidade Econômica Européia.

TRATADO de Maastricht, de 7 de fevereiro de 1992.

TRATADO de Assunção, de 26 de março de 1991.

TENÓRIO, Oscar. *Direito internacional privado*. 11.ed. 2 v. Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 1976.

TRINDADE, A. A. Cançado. *Direito das organizações internacionais*. Prefácio Geraldo Gulálios do Nascimento e Silva. Brasília: Escopo, 1990.

VALLADÃO, Haroldo. *Novas dimensões do direito: justiça, desenvolvimento, integração*. São Paulo: LTr, 1970.

VENTURA, Deisy de Freitas Lima (org.). *O MERCOSUL em movimento*. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 1995.

_____. *A ordem jurídica do MERCOSUL*. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 1996.

URIARTE, Oscar Ermida. *Mercosur y derecho laboral*. Montevideu: Fundação de Cultura Universitária, 1996.

WOLKMER, Antônio Carlos. *Integração e direito comunitário latino-americano*. In: PIMENTEL, Luiz Otávio (org.). *MERCOSUL no cenário internacional: direito e sociedade*. v.I. Curitiba: Juruá, 1998.